618 GTI

Användarhandbok
Owners manual
Bedienungsanleitung
Käyttöohje
Руководство пользователя

Gratulerar. Du är nu ägare till en Ryds, konstruerad och byggd enligt de strängaste kraven på säkerhet och kvalitet.

Syftet med denna manual är att hjälpa dig att hantera din båt säkert och till full belåtenhet. Den ger information om utformning, handhavande samt underhåll av båten och dess installerade system. Manualen innehåller även allmän information om övrig utrustning ombord. Vi råder er att läsa manualen noga och bli bekant med båten innan Ni börjar använda den.

Manualen är inte en kurs i sjömanskap eller båtsäkerhet. Om detta är er första båt eller om denna båttyp är ny för er, ber vi dig för din egen komfort och säkerhet försäkra dig om att Ni kan hantera båten innan Ni beger er ut första gången. Din försäljare eller den lokala båtklubben kan hänvisa dig till en sjöskola eller godkänd instruktör.

Försäkra Er om att de förväntade vind- och vågförhållanden motsvarar Er båts båtkategori, samt att Ni och Er besättning klarar av att hantera båten i dessa förhållanden.

De vind- och vågförhållanden som motsvarar båtkategori C, når upp till mellan storm och hård vind med fara för exceptionella vågor och vindbyar. Trots att Er Ryds är konstruerad för detta, är det farliga förhållanden, som bara en kunnig och tränad besättning i gott skick med en välskött båt klarar av att hantera tillfredställande.

Congratulations. You are now the owner of a Ryds, built and designed to the very highest standards of safety and quality.

The purpose of the Owner's Manual to ensure you and your crew enjoy your boat and handle the boat safely and confidently. This Manual gives you information on your Ryds practical management and basic maintenance - including technical data and descriptions of the systems and equipment installed. We advise that you read it carefully and familiarise yourself with the boat in every detail before you start using it.

The owner's manual is not meant to be a guide to boating safety and seamanship. If this is your first boat, or you are changing to a different or unfamiliar type, ensure you obtain adequate, practical boat-handling knowledge and operating experience before assuming command, for your own comfort and safety. Your dealer, national sailing federation or organization, or yacht club can recommend sailing and boat-handling courses with competent, licensed instructors in your area.

Before any trip in your boat, ensure that the anticipated wind and sea conditions match the Design Category capabilities of your boat, and that you and your crew are confident and competent to handle the boat in these conditions.

Even when your Ryds is categorized for sea and wind conditions corresponding to Category C, you are always open to the hazards of the freak wave or gust. These dangerous conditions require a competent, fit and properly trained crew to operate a well-maintained boat confidently and safely.

Glückwunsche! Sie sind jetzt Eigner eines Qualitäts-produktes der Ryds Båtindustri AB, gebaut nach den höchsten Anforderungen an Sicherheit und Qualität.

Dieses Handbuch wurde verfasst, um Ihnen beim sicheren Umgang mit Ihrem Ryds zu Ihrer vollsten Zufriedenheit zu helfen. Es versieht Sie mit ausführlicher Information, einschließlich technischer Daten, der an Bord angebrachten Systeme und allgemeiner Information zusätzlicher Ausrüstung. Wir raten Ihnen, es sorgfältig zu lesen und sich mit Ihrem Boot vertraut zu machen, bevor Sie beginnen, es zu nutzen.

Dieses Handbuch ist keine Kursliteratur für das Aneignen von nautischer Kompetenz oder Seemännischem können. Wenn es sich bei diesem Boot um ihr erstes Boot handelt oder wenn dieser Boots typ für sie neu ist, bitten wir sie, bevor sie sich das erste Mal auf das Wasser begeben, sich zu vergewissern ob sie das Boot auch wirklich beherrschen. Bitte kontrollieren sie ihr Können zu ihrer eigenen Sicherheit und ihrem eigenen Wohlbefinden. Bei Unsicherheit kann Ihnen ihr Verkäufer oder ein lokaler Bootsklubb/Yachtverein dabei behilf-lich sein eine in der Nähe gelegene nautische Schule oder einen anerkannten Instrukteur ausfindig zu machen.

Vergewissern sie sich, dass die zu erwartenden Wind- und Seezustände der Entwurfs-kategorie ihres Bootes und ihres seemännischen Könnens entsprechen und dass Sie und Ihre Mannschaft in der Lage sind, das Boot unter den gegebenen Bedingungen zu beherrschen.

Die Windverhältnisse und der Seegang die der Entwurfskategorie C entsprechen reichen von Starkwind bis Sturm mit dem dazu gehörenden Risiko für ungewöhnlich hohen Seegang und starken Sturmböen. Auch wenn ihr Ryds für solch extreme Wetterverhältnisse konstruiert ist, bitten wir sie zu bedenken das schweres Wetter Gefahr mit sich bringt und es eine erfahrene und kundige Mannschaft, samt ein gut gewartetes Boot erfordert, um diese Bedingungen zufriedenstellend zu meistern.

Manualen är inte en detaljerad underhålls- och felsökningsguide. I händelse av mekaniska problem eller problem med underhåll, kontakta Ryds Båtindustri AB, din lokala agent eller representant. Låt endast välrenommerade verkstäder sköta underhåll och reparationer. Vi avråder från modifieringar av båten. Ryds Båtindustri AB kan inte hållas ansvarig för modifieringar av båten.

This Owner's Manual is a general guide only, not a detailed maintenance or trouble-shooting handbook. In case of any mechanical or maintenance difficulty, always refer to Ryds Båtindustri AB, your local agent or representative. All maintenance and repairs should be carried out by qualified, experienced boat yards or workshops. We advise against modifications to your boat and Ryds Båtindustri AB cannot be held responsible for such modifications carried out.

Dieses Handbuch ist nicht als ausführlicher Wartung oder Problemfinder gedacht. Im Falle von Schwierigkeiten nehmen sie bitte Kontakt mit dem Bootserbauer oder einen seiner Repräsentanten. Wartung und Reparaturen sollten nur durch gut-ausgebildete Werkstätten durchgeführt werden. Wir abraten von durchgreifenden, strukturellen Veränderungen ihres Bootes. Für solche Änderungen des Bootes kann Ryds Båtindustri AB nicht verantwortlich gemacht werden.

Båtägaren är skyldig att hålla sig informerad om och efterleva lokala nationella krav beträffande båtens besättning, utrustning och framförande.

The boat owner should acquaint him or herself with the local regulations relating to crewing, equipment and boat handling.

Der Bootsinhaber ist verpflichtet sich über lokale Regelungen betreffend der Mannschaft, der Ausrüstung und der Behandlung des Bootes Informiert zu halten.

I vissa länder krävs det körkort eller fullmakt för att framföra båten, och vissa länder har specialbestämmelser för detta.

In some countries, a marine or motorboat driving license or other formal authorization is required by the local or national authorities.

In einigen Ländern wird ein Führerschein oder eine Ermächtigung angefordert, oder spezifische Regelungen gelten Kraft.

Håll alltid Er Ryds i gott skick och ta i beaktande åldrande och slitage till följd av hård eller felaktig användning av båten. Vilken båt som helst, oberoende hur hållbar den är, kan skadas betydligt om den används felaktigt. Detta passar inte ihop med säkert sjömanskap. Anpassa därför alltid båtens fart och kurs till vågförhållandena.

Always maintain your Ryds properly, and make allowance for some deterioration that will occur over time or as a result of heavy usage – or misuse/abuse – of the boat. Any boat, however strong, well designed and constructed, can be severely damaged if not used properly or sensibly. This pattern of behaviour is not compatible with the concept of “safe boating”. Always adjust the speed and direction of your boat to the sea conditions existing.

Halten sie ihr Ryds immer gut in Schuss und bedenken Sie dass auch das beste Boot aufgrund von Alter, Slitage und vor allem fehlartiger Anwendung Schaden nehmen kann. Das Anpassen der Geschwindigkeit an die gegebenen Wetterbedingungen gehört zur guten Seemannschaft.

Din båt ska alltid ha välskötta och lämpliga flytvästar. Denna utrustning är obligatoriskt i vissa länder. Dessa bör vara lättillgängliga, och motsvara behovet för båttyp, användningsområde och de väderförhållanden som råder. Innan avfärd, rekommenderar vi starkt att all personal ska vara väl förtrogen med användning och placering av all säkerhetsutrustning. Dessutom bör de vara tillräckligt insatt i alla säkerhetsrutiner, inklusive man över bord, risken för bränder och personskador. Grundläggande kunskaper om bogsering och förankring är också användbart. Vid osäkerhet om säkerhetsrutiner och / eller båthantering rekommenderar vi en kurs för motorbåtsförare på din lokala båtklubb eller båtskola.

Your boat should always have well-maintained and appropriate life-jackets. This equipment is mandatory in some countries. These should be within easy reach, and correspond with the type of boat, your boating activity and the weather conditions forecast or prevailing. Before sailing, it is highly recommended that all the crew should be familiar with the use and location of all safety equipment. Additionally, they should be adequately versed in all the safety procedures - including man overboard, recovery, fire risk and personal injury. Knowledge of the basics for towing and anchoring is also useful. If in any doubt about current safety practices and/or boat handling, we recommend taking a sailing or motorboat training course at your local sailing club/sailing school.

Ihre Boot sollten immer gut gepflegt und angemessen Rettungswesten. Dieses Geräten ist in einigen Ländern vorgeschrieben. Diese sollten leicht zu erreichen sein, und entsprechen die Art des Bootes, Ihr Boot Aktivität und zu erwartenden Wetterbedingungen. Vor der Abfahrt, wird dringend empfohlen, dass alle die Mannschaft mit der Nutzung und Lage der gesamten Sicherheitsausrüstung vertraut sein sollte. Darüber hinaus sollten sie ausreichend versiert in allen Verfahren die Sicherheit, einschließlich der Mann über Bord, Feuer-Risiko-und Personenschäden. Die Kenntnis der Grundlagen für das Abschleppen und die Verankerung ist ebenfalls nützlich. Wenn im Zweifel über aktuelle Sicherheits-Praktiken und / oder mit dem Boot Handhabung, empfehlen wir einen Motorboot Ausbildung bei Ihrem örtlichen Boot-Club / Bootschule.

Er Ryds kan skilja sig från beskrivningen i denna manual. Detta kan t.ex. bero på tillvald extra utrustning eller på att vissa modifieringar har införts efter det att manualen har färdigställts. Vi rekommenderar Er att vid behov kontakta återförsäljaren för att erhålla de kompletterande instruktionerna på den avvikande utrustningen.

Your Ryds and its equipment may deviate from the description in this manual: for example, added equipment, recent production modifications and equipment updates that have been made since this Manual was printed. Contact your local Ryds dealer or agent for recent updates and additional information.

Ihr Ryds kann von der Beschreibung in diesem Manual, abweichen wegen z.B. der addierten, zusätzlichen Ausrüstung oder nachträglicher Produktionsänderungen. Treten Sie mit Ihrem lokalen Händler für zusätzliche Information in Verbindung.

Vänligen förvara denna manual på ett säkert ställe och lämna den vidare till den nya ägaren om Ni säljer din båt. Skulle manualen försvinna eller bli förstörd kan en ny beställas via din Ryds-återförsäljare.

Please keep this manual in a secure place, and hand it over to the new owner when you sell the craft. If the manual is lost or destroyed, a new manual can be ordered from your local Ryds dealer or agent .

Bewahren Sie dieses Handbuch an einem sicheren Ort auf und geben Sie es beim Verkauf Ihres Bootes an den neuen Eigner weiter. Sollte das Handbuch verloren gehen oder vernichtet werden, können Sie über Ihren Ryds Händler eine Kopie anfordern.

Garantivillkor och reklamationsförfarande är beskrivna i köpekontraktet. De medföljande garantibevisen ska fyllas i och skickas in av berörda för att bekräfta giltigheten av garanti.

See the Sales Agreement for details of the Warranty Conditions and claims procedures. The Certificate of Guarantee Form should be completed and sent to Ryds for confirmation.

Sehen Sie den Kaufvertrag für Details über Garantiebedingungen und Schadenregulierungsverfahren durch. Der Garantieschein soll ausgefüllt werden und zur Garantiebestätigung zu Ryds geschickt werden.

I köpekontraktet/beställningen finns information om vad som ingår i den individuella beställningen. Om det skulle uppstå fel på båten eller dess utrustning, kontrollera i servicehandlingarna vad som gäller samt hur och var förekommande fel kan rättas till. Vid oklarhet, kontakta alltid din Ryds-återförsäljare.

Notera att Er Ryds är en fritidsbåt, inte avsedd för yrkesmässigt bruk.

Specifikationer, konstruktionsdata och illustrationer i denna publikation är inte bindande. Vi förbehåller oss rätten att göra ändringar utan föregående meddelande.

Göteborg 2010-09-10

See the Purchase Contract/Order for details of your Ryds boat. In case of malfunction of the boat, its standard equipment or systems, check the relevant section in the Service Documents or Owner's Manual and note where the fault can be rectified. If uncertain, contact your local Ryds importer, agent or representative.

Please note that your Ryds boat is a recreational craft, not intended for professional use.

Ryds Båtindustri AB disclaim any liability for specifications, constructional data and illustrations in this publication. We reserve the authority to change the details contained without prior notice.

Göteborg 2010-09-10

Sehen Sie den Kaufvertrag/den Auftrag für Details des Bootes. Im Falle der Störung des Bootes oder der angebrachten Systeme überprüfen Sie den relevanten Abschnitt in den Service-Dokumenten und wie und wo die Störung behoben werden kann. Im Falle der Ungewissheit treten Sie immer mit Ihrem Ryds Händler in Verbindung.

Bedenken Sie bitte, dass Ihr Ryds-Boot ein Freizeitboot ist, und nicht für den Gewerbschaftlichen Einsatz konzipiert ist.

Ryds Båtindustri AB dementieren jede mögliche Haftung für Spezifikationen, bauliche Daten und Abbildungen in dieser Publikation. Wir erlauben uns das Recht vorzubehalten, ohne vorherige Benachrichtigungen, jederzeit Änderungen durchführen zu dürfen.

Göteborg 2010-09-10

INTRODUKTION

Handboken är utformad efter ISO standard 10240:2004. Symboler som används i handboken är:

Anger en allvarlig risk som med stor sannolikhet leder till dödsfall eller bestående men om inte lämpliga förebyggande åtgärder vidtages.

Anger en risk som kan leda till skada eller dödsfall om nödvändig försiktighet inte iakttages.

Påminner om säkerhetsrutiner eller uppmärksammar farliga rutiner som kan leda till personskada eller skador på båt, utrustning eller miljö.

INTRODUCTION

This handbook complies with ISO Standard 10240:2004. Symbols used in this handbook are:

Denotes that an extreme intrinsic hazard exists which would result in high probability of death or irreparable injury if proper precautions are not taken.

Denotes that a hazard exists which can result in injury or death if proper precautions are not taken.

Denotes a reminder of safety practices or directs attention to unsafe practices which could result in personal injury or damage to the craft or components or to the environment.

EINFÜHRUNG

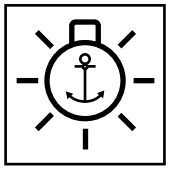
Dieses Handbuch entspricht dem ISO Standard 10240:2004. Erklärung der Symbole in diesem Handbuch:

Bezeichnet, dass eine extreme tatsächliche Gefahr existiert, die hohe Sterbewahrscheinlichkeit oder nicht wieder gutzumachende Verletzung ergeben würde, wenn korrekte Vorsichtsmaßnahmen nicht getroffen werden.

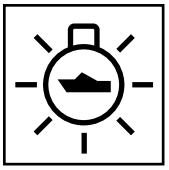
Bezeichnet, dass eine Gefahr existiert, die Verletzung oder Tod ergeben kann, wenn korrekte Vorsichtsmaßnahmen nicht getroffen werden.

Erinnert an Sicherheitsrutinen oder verweist Aufmerksamkeit zur unsicheren Praxis, die Personenschaden oder Schaden der Fertigkeit oder der Bestandteile oder der Umwelt ergeben könnte.

SYMBOLER SYMBOLS SYMBOLE

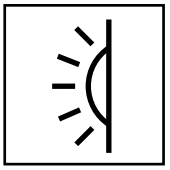


Ankarlanterna
Anchor light
Ankerlicht

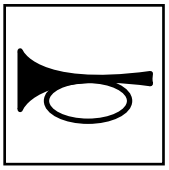


Gånglanternor
Running lights
Positionslichter

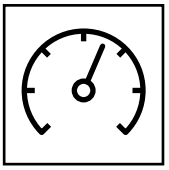
Interiörbelysning
Interior lighting
Innenbeleuchtung



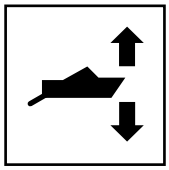
Instrumentbelysning
Panel lights
Armaturenbeleuchtung



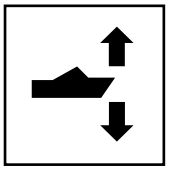
Signalhorn
Horn
Signalhorn



Instrument
Instrument
Instrumente

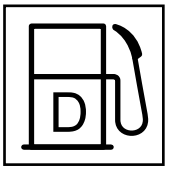


Trimplan
Trim tab
Trimmklappe

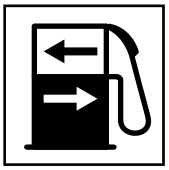


Powertrim
Powertrim
Powertrim

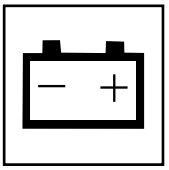
Blyfri bensin
Lead-free petrol
Bleifreies Benzin



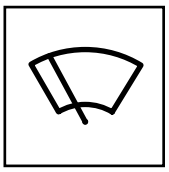
Dieselbränsle
Diesel fuel
Dieselkraftstoff



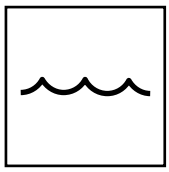
Bränslegivare SB/BB
Fuel tank sensor SB/P
Kraftstoffgeber SB/BB



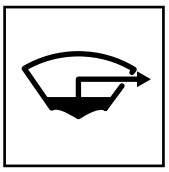
Batteri
Battery
Batterie



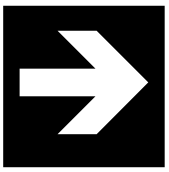
Vindrutetorkare
Windshield wiper
Schiebenwisher



Färskvatten
Fresh water
Frischwasser



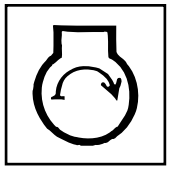
Länspump
Bilge pump
Lenzpumpe



Nödutgång
Emergency exit
Notausgang

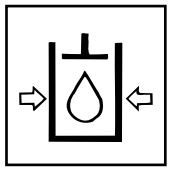
Motorrumsfläkt
Engine fan
Motorraumgebläse

Förvärme, Diesel
Preheat, diesel
Vorglühen, Diesel

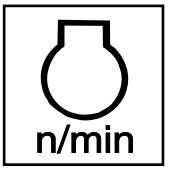


Startmotor
Engine start
Motorstart

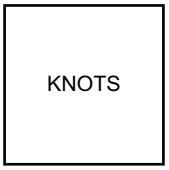
Temperatur
Temperature
Temperatur



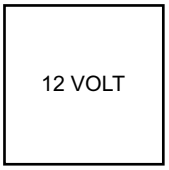
Oljetryck
Oil pressure
Öldruck



Varvtal
RPM
Drehzahl



Logg
Knot gauge
Knotenanzeige



Elluttag
Electrical socket
Steckdose

Reserv
Auxilliary
Frei

CE-KATEGORI

Båtar inom varje kategori skall vara konstruerade och byggda så att de under beskrivna förhållanden bibehåller sin stabilitet, flytkraft och uppfyller andra tillämpliga väsentliga krav som anges, samt att de är lättmanövrerade.

C. Kustfarvatten och inomskärs

Båten är konstruerad för färder i vindstyrkor upp till 6 Beaufort (ca. 14 m/s) och motsvarande våghöjd (signifikant våghöjd upp till 2 m). Dessa förhållanden kan uppträda på oskyddade innanhav, flodmynningar och kustnära vatten vid måttliga väderförhållanden.

D. Skyddade farvatten

Båten är konstruerade för färder på skyddade kustvatten, i mindre bukter, på mindre sjöar, floder och kanaler i väderförhållandena upp till och med vindstyrka 4 och signifikant våghöjd på upp till och med 0,3 meter, med enstaka vågor på max 0, 5 m höjd, till exempel från passerande fartyg.

Signifikant våghöjd. Den signifikanta våghöjden är medelhöjden på den tredjedel av vågor som har den högsta höjden, något som ungefär motsvarar våghöjden som uppskattats av en erfaren observatör. Vissa vågor är dubbelt så höga som dessa.

CE-CATEGORY

Boats in each category must be designed and constructed to withstand the following parameters in respect of stability, buoyancy, and other relevant essential requirements stated, and to have good handling characteristics.

C. Inshore

The craft is designed to operate in winds up to Beaufort force 6 and the associated wave heights (significant wave height up to 2 m). Such conditions may be encountered in exposed inland waters, in estuaries, and in coastal waters in moderate weather conditions.

D. Sheltered waters

The craft is designed for voyages on sheltered coastal waters, small bays, small lakes, rivers and canals when conditions up to, and including, wind force 4 and significant wave heights up to, and including, 0,3 m may be experienced, with occasional waves of 0,5 m maximum height, for example from passing vessels.

Significant wave height. The significant wave height is the mean height of the highest one-third of the waves, which approximately corresponds to the wave height estimated by an experienced observer. Some waves will be double this height.

CE-KATEGORIE

Boote der jeweiligen Kategorie müssen so ausgelegt und gebaut sein, dass sie der Beanspruchung nach diesen Parametern hinsichtlich Stabilität und Auftrieb standhalten und andere einschlägige grundlegende Anforderungen erfüllen sowie eine gute Manövrierfähigkeit aufweisen.

C. Küstennahe Gewässer und innerhalb der Schären

Boote dieser Kategorie sind entworfen, für Windstärken bis zu 6 Beauforts (ca. 14 m/Sek.) und bis zu einer damit verbundenen signifikanten Wellenhöhen von bis zu 2 m. Solche Bedingungen können auf ungeschützten Binnenmeeren, Flussmündungen und küstennahen Gewässern bei gemäßigten Wetterverhältnissen auftreten.

D. Geschützte Gewässer

Boote dieser Kategorie sind konstruiert für Fahrten in geschützten küstennahen Gewässern, kleinen Buchten, auf kleinen Seen, Flüssen und Kanälen in Witterungsbedingungen bis zu und einschließlich Windstärke 4 und signifikanten Wellenhöhen bis zu und einschließlich 0,3 m und gelegentlich Wellenhöhen von max 0,5 m Höhe, beispielsweise aufgrund vorbeifahrender Schiffe.

Signifikante Wellenhöhe. Die signifikante Wellenhöhe ist auf die Mittelhöhe des höchsten eines Drittels der Wellen, das ungefähr der Wellenhöhe entspricht, die von einem erfahrenen Beobachter geschätzt wird. Einige Wellen können jedoch doppelt so hoch sein.

IDENTIFIKATION

Varje båt är utrustad med en unik identifikationskod (CIN-kod). Den består av 14 tecken plus ett bindestreck. Koden finns applicerad på akterspegelns styrbordsida. Den utläses enligt nedanstående exempel:

SE – RYDCW123H202

SE	Tillverkningsland
-	Bindestreck
RYD	Tillverkare: Nimbus=NIM Paragon=PRG Ryds=RYD Storebro=SRC
CW	Båtmodell
123	Båtnummer
H	Tillverknings-månad: A=Januari, B=Februari, osv.
2	Tillverkningsår 2002
02	Årsmodell

IDENTIFICATION

Each boat is supplied with a unique identification code (CIN-code) comprising 14 characters plus a hyphen. The code is applied to the starboard side of the stern. This reads as follow (example):

SE – RYDCW123H202

SE	Country of manufacture
-	
RYD	Manufacturer: Nimbus=NIM Paragon=PRG Ryds=RYD Storebro=SRC
CW	Boat model
123	Boat number
H	Month of manufacture: A=January B=February, etc.
2	Year of manu-facture 2002
02	Model year

KENNZEICHEN

Jedes Boot ist mit einem nur einmal vergebenen Kennzeichen (CIN-Code) versehen, das wie folgt aufgebaut ist. Es besteht aus 14 Zeichen und einem Bindestrich. Der Code befindet sich an der Stuerbordseite der Spiegels. Gelesen wird es wie folgt (Biespiel):

SE – RYDCW123H202

SE	Herstellungsland
-	
RYD	Herstellercode: Nimbus=NIM Paragon=PRG Ryds=RYD Storebro=SRC
CW	Bootsmodell
123	Bootsnummer
H	Herstellungsmonat (A=Januar, B=Februar, usw.)
2	Herstellungsjahr 2002
02	Modelljahr

TILLVERKARSKYLT OCH DNV-CERTIFIERINGS-SKYLT

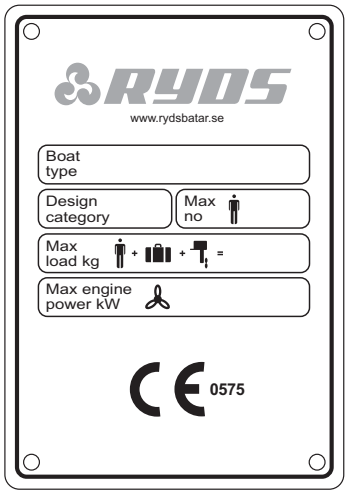
Genom samarbete med DNV (Det Norske Veritas) Box 6046, S-171 06 Solna, typgodkänns samtliga båtar enligt DNV´s Standard for Certification of Craft. Utöver detta utövar DNV produktkontroll genom regelbundna besök hos producenterna. DNV's certifieringsskylt och tillverkarskylten är placerade nära förarplatsen i båten. Tillverkarskylten ger följande information:

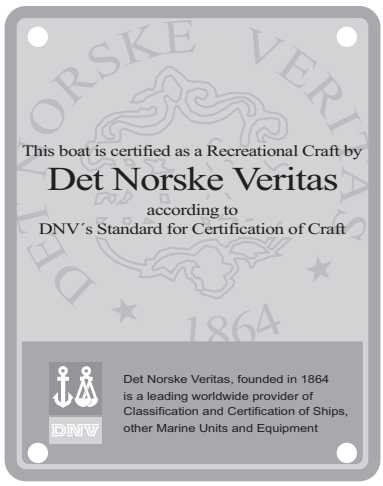
MANUFACTURER´S PLATE AND DNV CERTIFI-CATION PLATE

Through cooperation with DNV (Det Norske Veritas) Box 6046, S-171 06 Solna, all boats are type approved in accordance with DNV´s Standard for Certification of Craft. In addition to this, DNV carries out production inspections through regular visits to manufacturers. The DNV certification plate is fitted close to the steering position in the boat. The manufacturer´s plate gives the following information:

HERSTELLERPLAKETTE UND DNV ZERTIFIZIERUNGSPLAKETTE

In Zusammenarbeit mit dem Prüfinstitut DNV (Den Norske Veritas), Box 6046, S-171 06 Solna, werden sämtliche Boote gemäß den DNV´s Standard for Certification of Craft zertifiziert. Darüber hinaus führt DNV Produktprüfungen in Form von regelmäßigen Besuchen bei den Herstellern durch. Die DNV-Zertifizierungsplakette und Die Herstellerplakette sind in der Nähe des Steuerstands im Boot montiert. Die Herstellerplakette enthält folgende Informationen:




This boat is certified as a Recreational Craft by
Det Norske Veritas
according to
DNV´s Standard for Certification of Craft
1864
Det Norske Veritas, founded in 1864 is a leading worldwide provider of Classification and Certification of Ships, other Marine Units and Equipment
DNV

Boat type	Båtmodell	Boat type	Boat model	Boat type	Bootsmodell.
Design category	Båtkategori (se separat beskrivning av CE-kategori)	Design category	See separate description of CE-categories	Design category	Sehen Sie unterschiedliche Beschreibung von CE-Kategorien.
Max. no	Max. antal ombordvarande personer	Max. no	Max. number of persons present on board	Max. no	Max. Anzahl an Bord zulässiger Personen.
Max. load	Max. vikt av personer och medtaget bagage (tankinnehållet i fasta tankar inte inräknat)	Max. load	Max. weight of persons and personal luggage, excluding fixed tank contents	Max. load	Max. Gewicht Personen und persönliches Gepäck, (das Gewicht dessen was sich in den fest montierten Tanks befindet wird nicht mit gerechnet)
Max. engine power	Max. propeller axeleffekt	Max. engine power	Max. propeller shaft power	Max. engine power	Max. Leistung der Propellerwelle
0575	Anmält organ (DNV)	0575	Notified Body (DNV)	0575	Angemeldeten Organs (DNV)

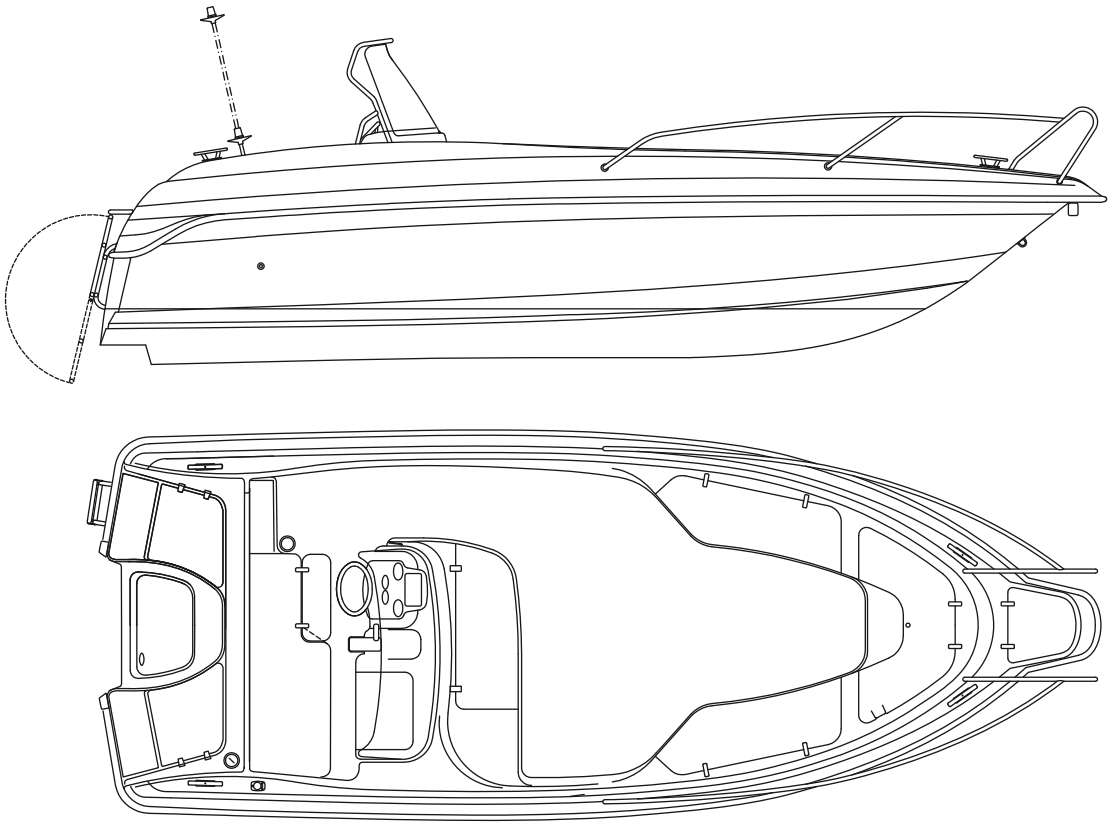
VARNING! Överskrid inte det maximal antalet ombordvarande personer. Oavsett antalet ombordvarande, får aldrig den sammanlagda vikten av personer och utrustning överskrida den maximala rekommenderade lasten. Använd alltid avsedda sittplatser.

WARNING! Do not exceed the max. recommended number of persons. Regardless of the number of persons on board, the total weight of persons and equipm. must never exceed the max. recommended load. Always use the seats/seating spaces provided.

GEFAHR! Übersteigen Sie nicht die max. empfohlene Zahl Personen. Unabhängig von der Anzahl der Personen an Bord, darf das Gesamtgewicht der Personen und der Ausrüstung nie das maximal zugelassene Gesamtgewicht übersteigen. Benutzen Sie immer die vorgesehenen Sitzplätze an Bord.

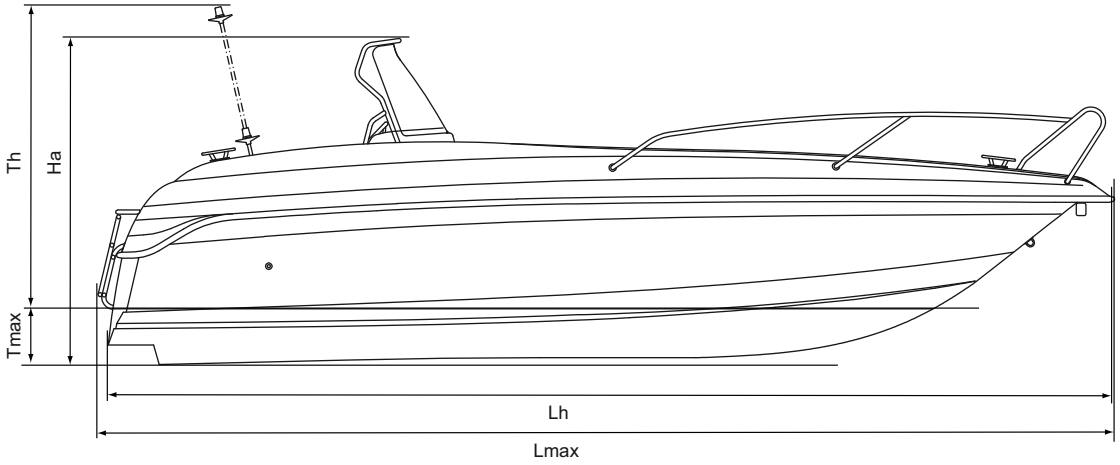
LAYOUT LAYOUT ALLGEMEINE ANORDNUNGEN

618 GTI



R618GTI-900

TEKNISKA DATA	TECHNICAL DATA	TECHNISCHE DATEN
Båtmodell: Ryds 618 GTI	Boat model: Ryds 618 GTI	Bootsmodell: Ryds 618 GTI
CE-kategori: C	CE-category: C	CE-Kategorie: C
Max. 5 personer ombord	Max. 5 persons on board	Max. 5 Personen an Bord
Design/konstruktion: John H.V. Lindblom	Design: John H.V. Lindblom	Design/Konstruktion: John H.V. Lindblom
Tillverkare: Ryds Båtindustri AB, Strandvägen 4, S-360 10 Ryds, Sweden	Manufacturer: Ryds Båtindustri AB, Strandvägen 4, S-360 10 Ryds, Sweden	Hersteller: Ryds Båtindustri AB, Strandvägen 4, S-360 10 Ryds, Sweden



R618GTI-900

Lmax	6,14 m	Båtens max. längd / Max. length / Max. Bootslänge
Lh	6,12 m	Skrovlängd / Length of hull / Rumpflänge
Bmax	2,38 m	Max. bredd / Max. beam / Max. Bootsbreite
Bh	2,36 m	Skrovbredd / Beam of hull / Rumpfbreite
Ha	2,10 m	Max. höjd mätt från vattenlinje / Max. height from waterline / Max. Höhe gemessen von der Wasserlinie
Th	3,00 m	Transport höjd exkl. vagga / Transport height without cradle / Transporthöhe ohne Transportgestell
Tmax	0,75 m	Max. djupgående exkl. motor / Max. draft without engine / Max. Tiefgang ohne Motor
MLDC	1650 kg	Båtens vikt med maximal last, inklusive tankinnehåll i fasta tankar / Max. weight of boat with max. load, including fixed tank contents / Max. Gewicht des Bootes mit max. Last, einschließlich des Tank innehaltes der fest montierten Tanks
MLCC	1050 kg	Båtens vikt, exklusive last, inklusive tyngsta rekommenderade utombordsmotorn / Weight of boat, excluding load, including the heaviest recommended outboard engine / Gewicht des Bootes, ausschließlich der Last, , Einschließlich der schwersten empfohlen Außenbordmotor.
MMTL	600 kg	Maximal last (bränsle, vatten, ombordvarande, proviant o. dyl.) / Max. load (fuel, water, persons, provisions etc.) / Max. Last (Kraftstoff, Wasser, Personen, Provianten etc.)
Mt	1200 kg	Maximal båtvikt vid transport / Max. trailering weight / Maximale Bootsgewicht während des Transports
	235 kg	Maximal motorvikt / Max. engine weight / Max. Gewicht des Motor

VARNING! Vid lastning av båten, överskrid aldrig den vad som anges som maximal last. Stabiliteten påverkas och faran för inträngande vatten ökar. Lasta alltid båten noggrant och fördela lasten så att båten bibehåller horisontellt flytläge. Undvik att placera tung last högt upp. Om båten överlastas kan motorn skadas, även när den är avslagen.

WARNING! When loading the craft, never exceed the maximum recommended load. Always load the craft carefully and distribute loads appropriately to maintain design trim (approximately level). Avoid placing heavy weights high up on the deck or wheelhouse roof. Overloading can damage the engine, even when shut off.

GEFAHR! Wenn Sie das Boot beladen, übersteigen Sie nie die maximale empfohlene Last. Beladen Sie das Boot immer sorgfältig und verteilen Sie Lasten passend, um den Trimm beizubehalten (ungefähr gleich). Vermeiden Sie, schwere Last hoch über der Wasserlinie zu verwahren. Bei Überbelastung kann die Maschine Schaden nehmen, selbst wenn sie abgestellt ist.

VARNING! Använd alltid en släpvagn som lämpar sig för båten och dess vikt, vid transport av båten.

WARNING! Always use a trailer suitable for the craft and its weight, when transporting the boat.

GEFAHR! Nur Verwenden Sie einen Anhänger für Boot und die Gewicht ausgelegt.

DRIVLINA	DRIVELINE	ANTRIEBSLINIE
	Motoreffekt (axeleffekt) / Engine output (shaft power) / Motorleistung (Axel Leistung)	
100 kW	Max motoreffekt (axeleffekt) / Max engine output (shaft power) / Max Motorleistung (Axel Leistung)	
	Motortyp / Engine type / Motor typ	
	Motor nr. / Engine no. / Motor nr.	
	Drevtyp / Gear type / Getriebetyp	
	Utväxling / Reduction ratio / Untersetzung	
	Drev nr. / Gear no. / Getriebenr.	
	Propeller / Propeller / Propeller	
	Nyckel nr. / Key no. / Schlüssel nr.	

GELCOAT	GELCOAT	DECKSCHICHT
	Skrov / Hull / Rumpf	
	Däck / Deck / Deck	
	Instrumentmodul / Instrument module / Instrumentmodul	

TANKKAPACITET	TANK CAPACITY	TANKKAPAZITÄT
90 l	Drivmedelstank / Fuel tank / Kraftstofftank	
	Färskvattentank (extra) / Fresh water tank (extra) / Frischwassertank (extras)	
	Varmvattenberedare / Hot water tank / Warmwasseranlage	
	Svartvattentank / Sewage tank / Fäkalientank	

ELSYSTEM 12V	ELECTRICAL SYSTEM 12V	ELEKTRISCHES SYSTEM 12V
1*12V 77Ah	Batteri / Battery / Batterie	

VARNING! Använd inte båten med en motor med märkeffekt större än den maximala rekommenderade effekt.

WARNING! Do not operate the craft with an engine of rated power greater than the maximum recommended power.

WARNUNG! Betreiben Sie niemals das Boot mit einer Motorleistung Nennleistung größer als die maximal empfohlene Leistung.

FÖRSÄKRAN OM ÖVERENSSTÄMMELSE | **DECLARATION OF CONFORMITY** | **KONFORMITÄTSERKLÄRUNG**

FÖRSÄKRAN OM ÖVERENSSTÄMMELSE FÖR FRITIDSBÅT GÄLLANDE DESIGN-, KONSTRUKTIONS- OCH BULLERKRAV

Enligt direktiv 94/25/EG och 2003/44/EG vilka satts i kraft i Sverige genom Sjöfartsverkets, föreskrifter (SJÖFS 2004:16) om vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar m.m. genom SJÖFS 2005:4

Tillverkarens namn: Ryds Båtindustri AB

Adress : Strandvägen 4

Postnummer: 360 10 **Ort:** Ryd **Land:** Sweden

Namn på auktoriserad representant (om tillämpligt)**:** _____

Adress: _____

Postnummer: _____ **Ort:** _____ **Land:** _____

Namn på det anmälda organet som deltagit i kontrollen av konstruktion och tillverkning (om tillämpligt)**:** DNV

Adress: Veritasveien 1

Postnummer: 1322 **Ort:** Hövik **Land:** Norway **ID nummer**:0575

EG-typintyg nummer: RCD-B-1004 **Datum:** (år/mån/dag) ___ / ___ / ___

Namn på det anmälda organet som deltagit i kontrollen av bullerkraven (om tillämpligt)**:** _____

Adress: _____

Postnummer: _____ **Ort:** _____ **Land:** _____ **ID nummer**: _____

Använd modul för kontroll av konstruktion: **[ ]A [ ]Aa [ ]B+C [ ]B+D [ ]B+E [X]B+F [ ]G [ ]H**

Använd modul för kontroll av buller: **[ ]A [ ]Aa [ ]G [ ]H**

Andra direktiv som tillämpats: _____

BESKRIVNING AV FRITIDSBÅTEN

Båtens ID nummer (CIN): S E | R Y D C X | | | | | | | |

Fritidsbåtens märke: Ryds **Typ och nummer:** 618 GTI

Båttyp:
[ ] segelbåt [X] motorbåt
[ ] uppblåsbar båt
[ ] annat (specificera): _____

Skrovtyp:
[X] enkelskrov [ ] dubbelskrov
[ ] annat (specificera): _____

Konstruktionsmaterial:
[ ] aluminium, alu legering [X] plast, fiberarmerad plast
[ ] stål, stål legering [ ] trä
[ ] annat (specificera): _____

Designkategori: **A[ ] B[ ] C[X] D[ ]**

Motorstyrka: **Max. rekommenderad: 100 kW,**
Installerad: _____ kW (om tillämpligt)

Skrovlängd L_h: 6,12 m Skrovbredd B_h: 2,36 m Djupgående T: 0,75 m

Typ av huvudsaklig framdrivning:
[ ] segel [X] bensinmotor
[ ] dieselmotor [ ] elektrisk motor
[ ] åror
[ ] annat (specificera): _____

Motortyp:
[X] utombord [ ] inombord
[ ] z eller Inu-drev utan inbyggt avgassystem
[ ] z eller Inu-drev med inbyggt avgassystem
[ ] annat (specificera): _____

Däck
[ ] däckad [ ] delvis däckad
[X] öppen
[ ] annat (specificera): _____

Denna försäkran om överensstämmelse är utfärdad på tillverkarens eget ansvar. Jag försäkrar på uppdrag av tillverkaren att nämnda fritidsbåt uppfyller alla tillämpliga säkerhetskrav som de redovisat i detta dokument samt överensstämmer med det angivna EG-typintyget som utfärdats.

Namn och verksamhet: Tom Kühne, Prod. Manager

Namnunderskrift och titel: CEO

(identifiering av den person som är bemyndigad att skriva på för tillverkaren eller hans auktoriserade representant

Ort och datum: **(år/månad/dag) 10 / 06 / 05**

Väsentliga säkerhetskrav (SJÖFS 2004:16 ändrad genom SJÖFS 2005:4)	Standarder	Andra normgivande dokument metoder	Teknisk dokumentation	Specificera (*: obligatoriska standarder)
Allmänna krav (Kapitel 4)	[X]			EN ISO 8666 2002 *
Båtens ID nummer (CIN) (1 §)	[X]			EN ISO 10087:2006 *
Tillverkarskylt (2 §)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 14945:2004
Skydd mot att falla överbord och åter ta sig ombord (4 §)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 15085:2003 + A1 2009
Synfält från huvudsaklig styrplats (5 §)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 11591:2000
Ägarens instruktionsbok (3 §)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 10240:2004
Integritet, skrovstyrka och övriga konstruktionskrav (Kapitel 4)				
Skrovstyrka (6 §)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 12215-1:2000, 12215-4:2004, 12215:2008, 12215-6:2008
Stabilitet och fribord (7 §)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 12217-1:2002
Flytkraft och flytbarhet (8 §)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 12217-1:2002
Öppningar i skrov, däck och överbyggnad (9 §)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 9093-1:1997
Inträngande vatten (10 §)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 15083:2003
Tillverkarens rekommenderade maximala last (11 §)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 14946:2001
Stuvningsutrymme för livflottar (12 §)	[ ]	[ ]	[X]	TF
Utrymning (13 §)	[ ]	[ ]	[ ]	
Ankring, förtöjning och bogsering (14 §)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 15084:2003
Manöveregenskaper (15 §)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 11592:2001
Motor och motorrum (16 §)				
Inombordsmotor (16 §)	[ ]	[ ]	[ ]	
Ventilation (17 §)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 11105:1997
Friliggande delar (18 §)	[ ]	[ ]	[X]	TF
Utombordsmotor (19 §)	[ ]	[ ]	[ ]	
Bränslesystem				
Allmänt – bränslesystem (21 §)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 10088:2009
Bränsletankar (22 §)	[ ]	[ ]	[ ]	
Elektriska system (24 §)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 10133:2000
Styrsystem				
Allmänt – styrsystem (25 §)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 10592:1995 + A1:2000
Nödutrustning (26 §)	[ ]	[ ]	[ ]	
Gasanläggningar (27 §)	[ ]	[ ]	[ ]	
Brandskydd				
Allmänt – brandskydd (28 §)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 9094-1:2003
Brandskyddsutrustning (29 §)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 9094-1:2003
Navigationsljus (30 §)	[ ]	[X]	[ ]	COLREG 1972
Förebyggande av utsläpp (31 §)	[ ]	[ ]	[ ]	
Avgasutsläpp (Kapitel 5)	Se försäkran om överensstämmelse från motortillverkaren			
Buller (Kapitel 6) *	[ ]	[ ]	[ ]	
Bullerkrav (Kap. 6, 1 §)	[ ]	[ ]	[ ]	
Ägarens instruktionsbok (Kap. 6, 2 §)	[ ]	[ ]	[X]	EN ISO 10240:2004

* Endast för båtar med inombordsmotor eller båtar med inu-drev utan inbyggt avgassystem.

15 Dec 2005

Declaration of Conformity of Recreational Craft with the Design, Construction and Noise Emission requirements of Directive 94/25/EC as amended by Directive 2003/44/EC

(To be completed by boat builder)

Name of craft manufacturer: Ryds Båtindustri AB

Address : Strandvägen 4

Town: Ryd **Post Code:** 360 10 **Country:** Sweden

Name of Authorised Representative (if applicable)**:**

Address:

Town: **Post Code:** **Country:**

Name of Notified Body for design and construction assessment (if applicable)**:** DNV

Address: Veritasveien 1

Town: Hövik **Post Code:** 1322 **Country:** Norway **ID Number**:0575

ECtype-examination Certificate number: RCD-B-1004 **Date:** (yr/month/day) __ / __ /

Name of Notified Body for noise emission assessment (if applicable)**:**

Address:

Town: **Post Code:** **Country:** **ID Number**:

Module used for construction assessment: **[ ]A [ ]Aa [ ]B+C [ ]B+D [ ]B+E [X]B+F [ ]G [ ]H**

Module used for noise emission assessment : **[ ]A [ ]Aa [ ]G [ ]H**

Other Community Directives applied:

DESCRIPTION OF CRAFT

Craft Identification Number | S | E | | R | Y | D | C | X | | | | | | | | |

Brand name of the craft: Ryds **Type or number:** 618 GTI

Type of craft:
[ ] sailboat [X] motorboat
[ ] inflatable
[ ] other (specify):

Type of hull:
[X] monohull [ ] multihull
[ ] other (specify):

Construction material:
[ ] aluminium, aluminium alloys [X] plastic, fiber reinforced plastic
[ ] steel, steel alloys [ ] wood
[ ] other (specify):

Maximum Design Category: A[ ] B[ ] C[X] D[ ]

Engine power: **Max. Recommended: 100kW,**
Installed: ___kW (if applicable)

Length of hull L_h: 6,12 m Beam of hull B_h: 2,36 m Draught T: 0,75 m

Type of main propulsion:
[ ] sails [X] petrol engine
[ ] diesel engine [ ] electric motor
[ ] oars
[ ] other (specify):

Type of engine:
[X] outboard [ ] inboard
[ ] z or sterndrive without integral exhaust
[ ] z or sterndrive with integral exhaust
[ ] other (specify):

Deck
[ ] fully decked [ ] partly decked
[X] open
[ ] other (specify):

This declaration of conformity is issued under the sole responsibility of the manufacturer. I declare on behalf of the craft manufacturer that the craft mentioned above complies with all applicable essential requirements in the way specified (and is in conformity with the type for which above mentioned EC type examination certificate has been issued) – delete text between brackets if no EC type examination certificate has been issued.

Name and function: Tom Kühne, Prod. Manager
(identification of the person empowered to sign on behalf of the manufacturer or his authorised representative)

Signature and title:CEO
(or an equivalent marking)

Date and place of issue: **(yr/month/day) 10 / 06 / 05**

15 Dec 2005

Essential requirements (reference to relevant articles in Annex IA & IC of the Directive)	Standards	Other normative document/ methods	Technical file	Please specify in more detail (*: Mandatory Standards)
General requirements (2)	[X]			EN ISO 8666 2002 *
Craft Identification Number – CIN (2.1)	[X]			EN ISO 10087:2006 *
Builder's Plate (2.2)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 14945:2004
Protection from falling overboard and means of reboarding (2.3)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 15085:2003 + A1 2009
Visibility from the main steering position (2.4)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 11591:2000
Owner's manual (2.5)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 10240:2004
Integrity and structural requirements (3)				
Structure (3.1)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 12215-1:2000, 12215-4:2004, 12215:2008, 12215-6:2008
Stability and freeboard (3.2)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 12217-1:2002
Buoyancy and floatation (3.3)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 12217-1:2002
Openings in hull, deck and superstructure (3.4)	[X]	[X]	[ ]	EN ISO 9093-1:1997
Flooding (3.5)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 15083:2003
Manufacturer's maximum recommended load (3.6)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 14946:2001
Liferaft stowage (3.7)	[ ]	[ ]	[X]	TF
Escape (3.8)	[ ]	[ ]	[ ]	
Anchoring, mooring and towing (3.9)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 15084:2003
Handling characteristics (4)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 11592:2001
Engines and engine spaces (5.1)				
Inboard engine (5.1.1)	[ ]	[ ]	[ ]	
Ventilation (5.1.2)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 11105:1997
Exposed parts (5.1.3)	[ ]	[ ]	[X]	TF
Outboard engine starting (5.1.4)	[ ]	[ ]	[ ]	
Fuel system (5.2)				
General – fuel system (5.2.1)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 10088:2009
Fuel tanks (5.2.2)	[ ]	[ ]	[ ]	
Electrical systems (5.3)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 10133:2000
Steering systems (5.4)				
General – steering system (5.4.1)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 10592:1995 + A1:2000
Emergency arrangements (5.4.2)	[ ]	[ ]	[ ]	
Gas systems (5.5)	[ ]	[ ]	[ ]	
Fire protection (5.6)				
General – fire protection (5.6.1)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 9094-1:2003
Fire-fighting equipment (5.6.2)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 9094-1:2003
Navigation lights (5.7)	[ ]	[X]	[ ]	COLREG 1972
Discharge prevention (5.8)	[ ]	[ ]	[ ]	
Annex I.B – Exhaust Emissions	see the Declaration of Conformity of the engine manufacturer			
Annex I.C – Noise Emissions *	[ ]	[ ]	[ ]	
Noise emission levels (I.C.1)	[ ]	[ ]	[ ]	
Owner's manual (I.C.2)	[ ]	[ ]	[X]	EN ISO 10240:2004

* Only to be completed for boats with inboard engines or sterndrive engines without integral exhaust.

15 Dec 2005

Konformitätserklärung für Sportboote bezüglich Entwurf und Bau sowie Geräuschemissionen von Sportbooten gemäß Richtlinie 94/25/EG geändert durch Richtlinie 2003/44/EG

(auszufüllen durch den Fahrzeughersteller)

Name des Fahrzeugherstellers : Ryds Båtindustri AB

Straße: Strandvägen 4

Stadt: Ryd **PLZ:** 360 10 **Land (Abk.):** Sweden

Name des Bevollmächtigten (falls anwendbar)**:**

Straße:

Stadt: **PLZ:** **Land (Abk.):**

Name der benannten Stelle für Entwurf und Bau (falls anwendbar)**:** DNV

Straße: Veritasveien 1

Stadt: Hövik **PLZ:** 1322 **Land (Abk.):** Norway **Identifikationsnummer**:0575

EG-Baumusterprüfbescheinigung Nummer: RCD-B-1004 **Datum:** (JJ/MM/TT) __ / __ /

Name der benannten Stelle für Geräuschemissionen (falls anwendbar)**:**

Straße:

Stadt: **PLZ:** **Land (Abk.):** **Identifikationsnummer**:

Benutzte(s) Modul(e) für Entwurf und Bau: [ ]A [ ]Aa [ ]B+C [ ]B+D [ ]B+E [X]B+F [ ]G [ ]H

Benutztes Modul für Geräuschemissionen : [ ]A [ ]Aa [ ]G [ ]H

Andere angewendete Richtlinie:

BESCHREIBUNG DES FAHRZEUGS

Fahrzeugsidentifikationsnummer | S | E | | R | Y | D | C | X | | | | | | | | |

Modellbezeichnung des Fahrzeugs: Ryds **Typ oder Nummer:** 618 GTI

Typ des Fahrzeugs:
[ ] Segelboot [X] Motorboot
[ ] aufblasbar, Schlauchboot
[ ] anderer (beschreibe):

Typ des Rumpfes:
[X] Einrümpfer [ ] Mehrrümpfer
[ ] anderer (beschreibe):

Baumaterial:
[ ] Aluminium, -legierungen [X] Kunststoff, GFK
[ ] Stahl, -legierungen [ ] Holz
[ ] anderes (beschreibe):

Typ des Hauptantriebs:
[ ] Segel [X] Benzinmotor
[ ] Dieselmotor [ ] Elektromotor
[ ] Ruder/Riemen
[ ] anderer (beschreibe):

Typ der Maschine:
[X] Außenborder [ ] Innenborder
[ ] Z-Antrieb ohne integriertes Abgassystem
[ ] Z-Antrieb mit integriertem Abgassystem
[ ] anderer (beschreibe):

Deck
[ ] geschlossen [ ] teilweise geschlossen
[X] offen
[ ] anderes (beschreibe):

Entwurfsategorie(n): A[ ] B[ ] C[X] D[ ]

Motorleistung: **Max. Empfehlung: 100kW,**
Installiert: ___kW (falls anwendbar)

Rumpflänge L_h: 6,12 **m** **Breite B_h:** 2,36 **m** **Tiefgang T:** 0,75 **m**

Diese Konformitätserklärung wird auf alleinige Verantwortung des Herstellers ausgestellt. Ich erkläre und versichere hiermit für den Hersteller bzw. den Bevollmächtigten, daß das oben bezeichnete Fahrzeug alle h8ier und umseitig aufgeführten Anforderungen erfüllt - und mit dem Modell übereinstimmt, für das eine EG-Baumusterprüfbescheinigung ausgestellt worden ist-(letzten Teil streichen, falls keine EG-Baumusterprüfbescheinigung ausgestellt worden ist).

Name und Stellung: Tom Kühne, Prod. Manager
(Person, die für den Hersteller bzw. den Bevollmächtigten zeichnet)

Unterschrift und Titel:CEO
(oder entsprechendes Zeichen)

Tom Kühne

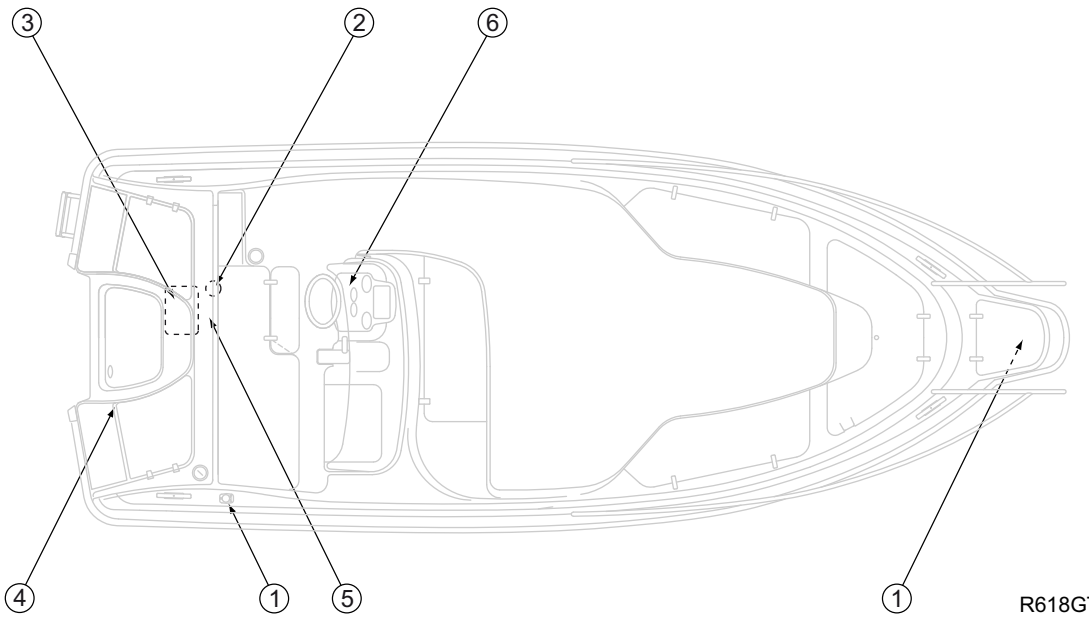
Datum und Ort: **(JJ/MM/TT) 10 / 06 / 05**

15 Dec 2005

Grundlegende Sicherheitsanforderungen (gemäß Anhang I.A & I.C der Richtlinie)	ISO-Normen	Andere technische Methoden	Technische unterlagen	Hier bitte detaillierter angeben (*: harmonisierte Normen)
Allgemeine Anforderungen (2)	[X]			EN ISO 8666 2002 *
Kennzeichnung des Bootskörpers – CIN (2.1)	[X]			EN ISO 10087:2006 *
Herstellerplakette (2.2)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 14945:2004
Schutz vor Überbordfallen, Wiedereinstiegshilfe (2.3)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 15085:2003 + A1 2009
Sicht vom Steuerstand (2.4)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 11591:2000
Handbuch für Eigner (2.5)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 10240:2004
Festigkeit und Dichtigkeit, Bauliche Anforderungen (3)				
Bauweise (3.1)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 12215-1:2000, 12215-4:2004, 12215:2008, 12215-6:2008
Stabilität und Freibord (3.2)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 12217-1:2002
Auftrieb und Schwimmfähigkeit (3.3)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 12217-1:2002
Öffnungen im Bootskörper, im Deck und in den Aufbauten (3.4)	[X]	[X]	[ ]	EN ISO 9093-1:1997
Überflutung (3.5)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 15083:2003
Vom Hersteller empfohlene Höchstlast (3.6)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 14946:2001
Stauplatz für Rettungsmittel (3.7)	[ ]	[ ]	[X]	TF
Notausstieg (3.8)	[ ]	[ ]	[ ]	
Ankern, Vertäuen und Schleppen (3.9)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 15084:2003
Bedienungseigenschaften (4)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 11592:2001
Motoren und Motorenräume (5.1)				
Innenbordmotoren (5.1.1)	[ ]	[ ]	[ ]	
Lüftung (5.1.2)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 11105:1997
Freiliegende Teile (5.1.3)	[ ]	[ ]	[X]	TF
Starten von Außenbordmotoren (5.1.4)	[ ]	[ ]	[ ]	
Kraftstoffsystem (5.2)				
Allgemeines (5.2.1)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 10088:2009
Kraftstoffbehälter (5.2.2)	[ ]	[ ]	[ ]	
Elektrisches System (5.3)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 10133:2000
Steuerungssystem (5.4)				
Allgemeines (5.4.1)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 10592:1995 + A1:2000
Notvorrichtungen (5.4.2)	[ ]	[ ]	[ ]	
Gassystem (5.5)	[ ]	[ ]	[ ]	
Brandbekämpfung (5.6)				
Allgemeines (5.6.1)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 9094-1:2003
Löschvorrichtungen (5.6.2)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 9094-1:2003
Navigationslichter (5.7)	[ ]	[X]	[ ]	COLREG 1972
Schutz gegen Gewässerverschmutzung (5.8)	[ ]	[ ]	[ ]	
Anhang I.B – Abgasemissionen	siehe Konformitätserklärung des Motorenherstellers			
Anhang I.C – Lärmemissionen *	[ ]	[ ]	[ ]	
Geräuschpegelmessunge (I.C.1)	[ ]	[ ]	[ ]	
Handbuch für Eigner (I.C.2)	[ ]	[ ]	[X]	EN ISO 10240:2004

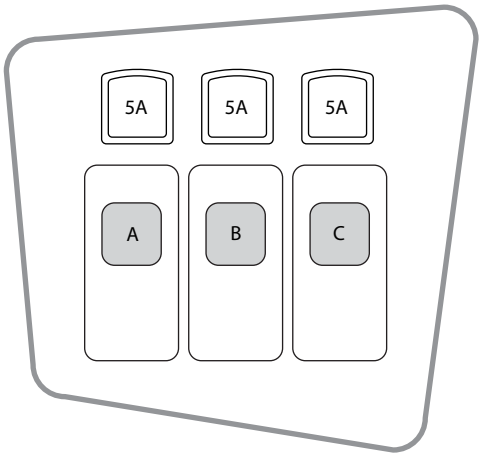
* Nur ausfüllen bei Fahrzeugen mit Innenbordern oder Z-Antrieben ohne integriertes Abgassystem

ELSYSTEM ELECTRICAL SYSTEM ELEKTRISCHES SYSTEM



1	Lanternor / Running lights / Positionslichter
2	Huvudströmbrytare / Main power switch / Hauptschalter
3	Batteri / Battery / Batterie
4	Ventilation, batterier / Airing, batteries / Entlüfter, Batterien
5	Huvudsäkring (15 A) / Main fuse (15 A) / Hauptsicherung (15 A)
6	12V brytare och säkringar / 12V circuit breakers and fuses / 12V Schalter und Sicherungen

A	Lanternor / Running lights / Positionslichter
B	Instrumentbelysning / Instrument Lighting / Instrumentenbeleuchtung
C	Extra / Aux / Reserve



LIKSPÄNNINGSSYSTEM

Båtens 12 V likspänningssystem matas av förbrukningsbatterierna. Med huvudströmbrytaren kan batteriet frikopplas från alla förbrukare. Strömbrytarna för manövrering av båtens olika funktioner är placerade på en manöverpanel.

FARA

Avluftningsslangarna måste anslutas vid batteribyte eller service. Vid byte av batterier ska ersättningsbatteri av samma typ eller likvärdigt användas. Batterierna laddas endast genom att motorn är igång.

Minimera risken för el-chock, kortslutningar och brand.

Modifiera aldrig båtens elektriska system eller ritningar. Service och underhåll skall utföras av en auktoriserad elektriker.

Alla funktioner i elsystemet (förutom ankarwinchen) är utrustade med en automatsäkring. Om en automatsäkring löser ut är detta ett tecken på att något fel uppstått, t ex överbelastning eller kortslutning.

Bryt aldrig strömmen med huvudströmbrytarna när motorn är i gång, då detta skadar generatorn.

LOW VOLTAGE SYSTEM

The boat's 12 V low voltage system is fed by the service batteries. The battery can be disconnected from all circuits using the main power switch. The switches for controlling the different functions of the boat are located on a control panel.

DANGER

The bleed hoses must be connected after battery replacement or service. When replacing batteries, marine batteries of same type or equivalent must be used. The battery isolating switches are located in the main switch panel. The batteries are charged only when the engine is running.

Minimize the risk of electric shock, short circuit and fire.

Never modify the boat's electrical system or diagrams. Service and maintenance must be carried out by a qualified electrician.

All functions in the electrical system (except the anchor winch) are fitted with a circuit breaker. If a circuit breaker is tripped, this is an indication that a fault has arisen, e.g. overload or short circuit.

Never switch off the main power switches while the engine are running. This damages the alternator.

NIEDERSPANNUNGSSYSTEM

Das 12 V-Niederspannungssystem des Bootes wird über die Verbraucherbatterie gespeist. Mit den Hauptschalter in der können die Batterie von allen Verbrauchern getrennt werden. Die Betätigungsschalter für die verschiedenen Funktionen des Bootes befinden sich auf einem Armaturenbrett.

ACHTUNG

Die Entlüftungsschläuche müssen beim Batteriewechsel oder Service angeschlossen werden. Wenn man Batterien ersetzt, müssen Marinebatterien der gleichen Art oder Äquivalent verwendet werden. Die Batterien werden nur dadurch geladen, dass der Motor läuft.

Die Gefahr von elektrischen Schlägen und Bränden minimieren, und Verhindern Sie Kurzschluss.

Das elektrische System oder Pläne des Bootes nie ändern. Service und Wartung müssen von einem befugten Elektriker durchgeführt werden.

Alle Funktionen des elektrischen Systems (außer die Ankerwinde) sind mit Sicherungsautomaten versehen. Wenn ein Sicherungsautomat auslöst, ist dies ein Zeichen dafür, dass ein Fehler aufgetreten ist, z.B. Überlastung oder Kurzschluss.

Den Strom nie mit den Hauptschaltern unterbrechen, während die Motor in Betrieb sind. Dies beschädigt den Generator.

BATTERIER, LADDNING

Var uppmärksam på att blyackumulatorer vid en spänning på 14,4 V börjar bilda och avge explosiv gas. Se därför till att batteriernas avluftning fungerar, så att gasen kan ventileras ut säkert.
Spänningen på ett normalt batteri i obelastat tillstånd ligger i området 12,3-12,7 V. Under laddning stiger spänningen efterhand som batteriet laddas upp. Det är laddningsregulatorns och batteriladdarens inställning som automatiskt bestämmer när laddningen skall upphöra. Spänningen mäts på batteriets anslutningar, inte på generatorn.

LADDNINGSTILLSTÅND

Den bästa metoden att fastställa laddningstillståndet är att mäta den specifika vikten på batterisyran. Detta görs med hjälp av en aerometer (syramätare). Normal syravikt för ett fulladdat batteri vid 20 °C är 1,26-1,28g/cm³. Notera att syravikten ändrar sig med temperaturen. Batterier av annat fabrikat kan ha en annan syravikt. Kontakta tillverkaren för rätt uppgifter. Om syravikten varierar från cell till cell är batteriet dåligt och bör bytas ut. Vid vinteruppläggning kan batterierna vara kvar ombord endast om de är fullt uppladdade. Ett dåligt laddat batteri kan annars få försämrad kapacitet och i värsta fall frysa sönder. Koppla alltid loss kabelskorna från batteriet för att undvika oxidering.

BATTERIES, CHARGING

Remember that the batteries discharge an explosive oxy-hydrogen gas at a voltage of 14.4 volts. Make sure that the airing of the batteries is working, enabling the gas to be vented safely.
The voltage of a normal battery in unloaded status is 12.3-12.7 V. During charging, the voltage increases after the battery is charged. The charging regulator stops the charging process automatically at a pre-set level. The voltage is measured at the battery terminals, not the alternator, to achieve the correct reading.

CHARGING STATUS

The best method for determining charging status is to measure the specific gravity of the battery acid. This is done using a hydrometer (acid measurer). Normal specific gravity for a fully-charged battery at 20 ºC is 1.26-1.28g/cm³. Note that the specific gravity varies with temperature. Batteries from different manufacturers can have a different specific gravity. Contact the manufacturer for the correct information. If the specific gravity varies from cell to cell, then the battery is not in good condition, and should be replaced.
For winter storage, the batteries can be left on board only if they are fully-charged. A partially-discharged battery can freeze and crack. Always disconnect the cable terminals from the battery to avoid oxidation.

BATTERIEN, LADUNG

Beachten Sie, dass Bleiakkumulatoren bei einer Spannung von 14,4 V Gas abzugeben beginnen, wodurch explosives Knallgas entsteht. Überprüfen Sie, ob die Lüftung der Batterien arbeitet und dem Gas sicher ermöglicht gelüftet zu werden.
Die Spannung einer normalen Batterie in unbelastetem Zustand liegt im Bereich 12,3 - 12,7 V. Während des Ladens steigt die Spannung nach und nach an, wobei die Einstellung des Ladereglers und des Batterieladers automatisch bestimmt, wann der Ladevorgang beendet ist. Um ein korrektes Messergebnis zu erzielen, muss die Spannung an den Klemmen der Batterie gemessen werden und nicht am Generator.

LADEZUSTAND

Die beste Methode zur Feststellung des Ladezustands ist die Messung des spezifischen Gewichts der Batteriesäure. Dies geschieht mithilfe eines Aerometers (Säuremessgerät). Das normale Säuregewicht einer voll aufgeladenen Batterie beträgt bei 20 °C 1,26 - 1,28 g/cm³. Beachten Sie, dass sich das Säuregewicht mit der Temperatur verändert. Batterien anderer Fabrikate können ein anderes Säuregewicht aufweisen. Für richtige Angaben wenden Sie sich an den Hersteller. Wenn das Säuregewicht von Zelle zu Zelle variiert, ist die Batterie schadhaft und muss ausgetauscht werden.
Bei Einwinterung können die Batterien nur in voll aufgeladenem Zustand an Bord bleiben. Eine schlecht aufgeladene Batterie kann kaputt frieren. Die Kabelschuhe immer von der Batterie trennen, um Oxidation zu verhindern.

BATTERIER, RENGÖRING

För att inte äventyra batteriernas funktion ska batterierna alltid hållas rena.

VÄTSKENIVÅ I CELLER

Vid kontroll av vätskenivå får ej tändstickor, cigarettändare eller annan form av öppen låga användas som belysning. Gasen som utvecklas är explosiv.

På icke-kapslade batterier ska vätskenivån i cellerna kontrolleras med jämna mellanrum. Vätskenivån skall vara ca 10 mm över plattorna. Om nivån är för låg ska batterierna efterfyllas med destillerat vatten.

BATTERIES, CLEANING

In order not to compromise the function of the batteries, they must always be kept clean.

CELL ELECTROLYTE LEVEL

Do not use matches, a cigarette lighter or other form of naked flame when checking the electrolyte level. The gas given off is explosive.

On batteries with inspection caps, the electrolyte level should be checked at regular intervals. The electrolyte level must be approx. 10 mm above the plates. If the level is too low, top up with distilled water.

REINIGEN DER BATTERIEN

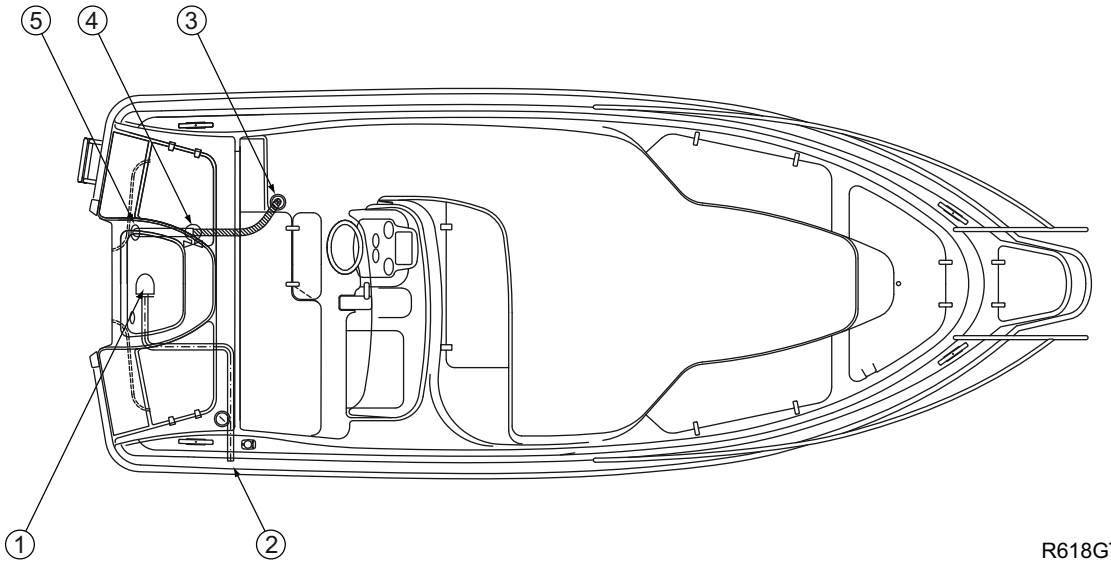
Um nicht die Funktion der Batterien gefährden, müssen sie immer sauber gehalten werden.

FLÜSSIGKEITSFÜLLSTAND IN DEN ZELLEN

Bei Überprüfung des Flüssigkeitsfüllstands dürfen keine Zündhölzer, Zigarettenanzünder oder sonstige offene Flammen als Beleuchtung verwendet werden. Die entstehenden Gase sind explosiv.

Für Batterien, die nicht verschachtelt sind, sollte die Höhe der Elektrolyt in regelmäßigen Abständen überprüft werden. Der Flüssigkeitsfüllstand muss ca. 10 mm über den Platten liegen. Bei zu niedrigem Füllstand mit destilliertem Wasser nachfüllen.

LÄNSPUMPSYSTEM BILGE PUMP SYSTEM LENZPUMPENSYSTEM



1	Elektrisk länspump (52 l/min) / Electrical bilge pump (52 l/min) / Elektrische Lenzpumpe (52 l/min)
2	Utlopp, länspump / Outlet, Bilge Pump / Auslass, Lenzpumpe
3	Däcksdränering / Scruppers / Deckentwässerung
4	Avstängningskran, däcksdränering / Stopcock, scruppers / Sperrventil, Deckentwässerung
5	Utlopp, däcksdränering / Outlet, scruppers / Auslass, Deckentwässerung

FÖRSIKTIGHET

Slagvattennivån ska alltid hållas på ett minimum.

FARA

Kontrollera länspumpens funktion regelbundet. Rensa intagen från skräp.

Länssystemet är inte avsedd att kunna länsa båten vid en eventuell skrovskada. Pumpen är alltid aktiverad och länsar båten efter behov. Pumpen kan även startas manuellt från båtens huvudpanel.

OBS! Pumpar får ej köras torra någon längre tid.

OBS! Kranar för däcksdräneringen skall vara stängda under färd.

CAUTION

Bilge water level should always be kept at a minimum.

DANGER

Check the function of the bilge pump regularly. Remove any waste from the intakes.

The bilge pump system is not designed to pump out the boat in the event of hull damage. The pump are constantly activated and pump out the boat automatically as required. The pump can also be started manually from the boat's main panel.

NOTE! Pumps must not be run dry for any length of time.

NOTE! The sea-cocks shall be closed when under way.

VORSICHT

Bilge Wasserstand sollte immer auf ein Minimum beschränkt werden.

ACHTUNG

Prüfen Sie die Funktion der Bilgenpumpe regelmäßig. Die Einlässe von Schmutz freihalten.

Die Lenzsystems ist nicht dafür ausgelegt, das Boot bei einem eventuellen Rumpfschaden lenzen zu können. Die Pumpe sind immer aktiviert und lenzen das Boot bei Bedarf. Die Pumpe können vom Hauptarmaturenbrett des Bootes auch von Hand gestartet werden.

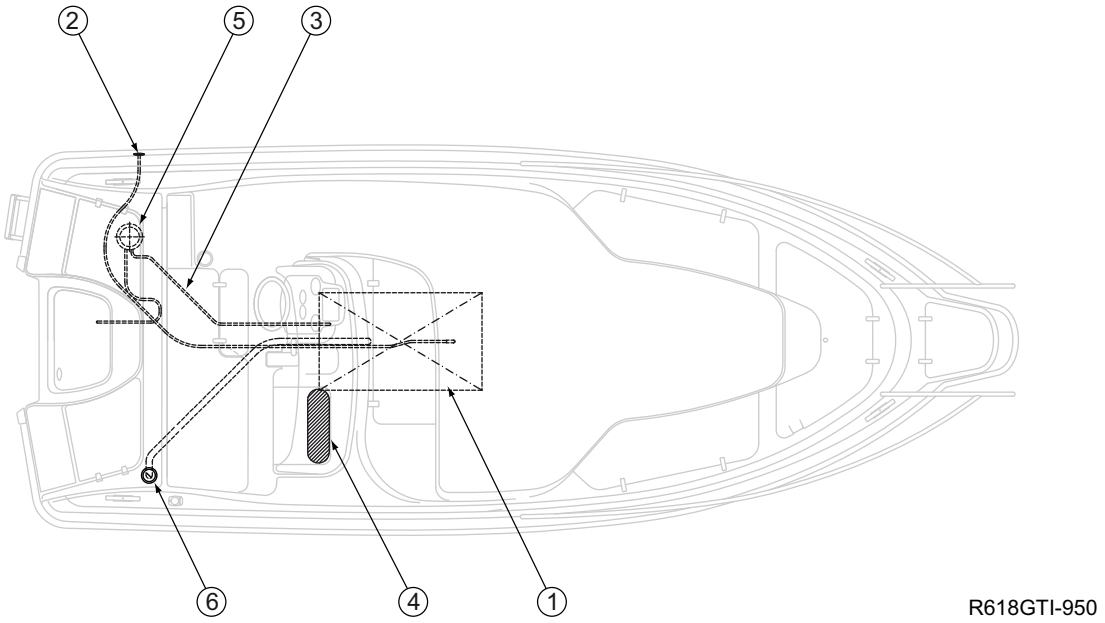
HINWEIS! Pumpen dürfen nicht über einen längeren Zeitraum trockenlaufen.

HINWEIS! Ablaßhahnen muß geschlossen werden, wenn im Gange.

BRANDBEKÄMPNING OCH BRÄNSLESYSTEM

FIRE CONTROL AND FUELSYSTEM

BRANDBEKÄMPFUNG UND KRAFTSTOFFSYSTEM



1 Bränsletank / Fuel tank / Kraftstofftank

2 Ventilation, bränsletank / Ventilation, fuel tank / Entlüfter, Brennstofftank

3 Bränsleledning / Fuel line / Brennstoffvorlaufleitung

4 Handbrandsläckare >8A/68B (ex. Pulver 1,97 kg) / Handheld fire extinguisher >8A/68B (e.g. Powder 1,97 kg) / Hand Feuerlöscher >8A/68B (z.B. Pulver, 1,97 kg)

5 Bränslefilter / Fuel filter / Brennstoffilter

6 Påfyllning, bränsletank / Fuel tank, filling / Brennstoff, Einfüllung

BRANDSKYDD

SÄKERHETSINSTRUKTIONER

FÖRSIKTIGHET

- Blockera aldrig utrymningsvägar och nödutgångar.
- Blockera aldrig säkerhetsanordningar, såsom bränsleventiler och huvudströmbrytare.
- Blockera aldrig brandsläckare.
- Lämna aldrig båten utan uppsikt när spis eller värmare är i drift.
- Modifiera inte båtens system (speciellt el, bränsle och gassystem).
- Stäng alltid av motorn när bränsle tankas eller gasbehållare byts.
- Rök inte när bränsle eller gas hanteras.
- Undvik att heta motordelar kommer i kontakt med lättantändliga material.

Det åligger båtens ägare/ användare att se till:

- att brandsläcknings-utrustningen kontrolleras regelbundet i enlighet med för utrusningen angivna intervall.
- att informera besättning och gäster om utrymningsvägar och nödutgångar, samt placering och handhavande av brandbekämpnings-utrustning.
- att brandsläcknings-utrustningen alltid skall vara tillgänglig efter det att båten embarkerats.
- att utrustning som använts eller passerat sitt förbrukningsdatum, omedelbart ersätts med likvärdig eller bättre utrustning.

FIRE PROTECTION

BASIC SAFETY INSTRUCTIONS

CAUTION

- Never block evacuation routes and emergency exits.
- Never block access to safety equipment such as fuel valves or main power switches.
- Never block access to fire extinguishers.
- Never leave the boat un-attended when the cooker or heater is switched on.
- Never modify the boats systems (especially electrical, fuel or gas systems).
- Never refuel or replace gas containers when the engine are running.
- Never smoke when handling fuel or gas.
- Avoid hot engine parts from coming into contact with flammable material.

The boat owner/user must ensure that:

- the fire extinguishing equipment is checked regularly at the intervals specified for the equipment.
- the crew and guests are advised of the location of evacuation routes and emergency exits, and the location and instructions for fire control equipment.
- the fire control equipment is accessible at all times.
- equipment which has been used or has passed its expiry date is replaced immediately with equivalent or better equipment.

BRANDSCHUTZ

GRUNDLEGENDE SICHERHEITSHINWEISE

VORSICHT

- Niemals Fluchtwege und Notausstiege blockieren.
- Niemals Sicherheitsvorrichtungen wie Kraftstoffventile, Hauptschalter blockieren.
- Niemals Feuerlöscher blockieren.
- Niemals das Boot unbeaufsichtigt lassen, wenn Herd oder Heizung in Betrieb sind.
- Niemals die Systeme des Bootes verändern (gilt vor allem für Strom-, Kraftstoff- oder Gassysteme).
- Niemals Kraftstoff tanken oder Gasbehälter wechseln, während die Motor laufen.
- Niemals Rauchen, wenn Sie mit Kraftstoff oder Gas hantieren.
- Vermeiden Sie heiße das heiße Maschinenteile mit leicht entzündlichen Materialien in Verbindung kommen.

Es obliegt dem Eigner/Benutzer des Bootes, für Folgendes zu sorgen:

- dass die Feuerlöschausrüstung in den für die Ausrüstung angegebenen Intervallen regelmäßig überprüft wird.
- dass Besatzung und Gäste informiert werden über Lage der Fluchtwege und Notausstiege, und Lage und Handhabung der Brandschutzausrüstung.
- dass die Feuerlöschausrüstung nach dem Einschiffen immer zugänglich ist.
- dass gebrauchte oder abgelaufene Ausrüstungsteile umgehend durch gleichwertige oder bessere Ausrüstungsteile ersetzt werden.

BRÄNSLESYSTEM

Förebygg skador på bränsle-ledningarna.

Se motorns instruktionsbok beträffande skötsel och underhåll av motorns bränslesystem.

SÄKERHETSRÅD

Vid bränslepåfyllning av en båt är rökning och användning av öppen låga förbjuden.
Vid tankning, är det klokt att be besättningen att gå iland.
Spola ev. teakdäck med vatten före bränslepåfyllning. Eventuellt bränslespill lägger sig då ovanpå vattnet och tränger inte ner i träet. Torka torrt och undvik spill.

Utrustning som innehåller bränsle får endast förvaras i tankutrymmet.

FUEL SYSTEM

Prevent damages to the fuel lines.

See the engine's instruction manual for the care and maintenance of the engine's fuel system.

SAFETY TIPS

Smoking or using open flame is strictly forbidden when refuelling.
When refuelling, it is advisable to ask the crew to go ashore so they are safe from any danger.
When refuelling a boat with teak decks, the deck should be wetted down with water before refuelling. Any fuel spillage then lies on the water and does not penetrate the wood. Wipe dry and avoid spillage.

Equipment containing fuel must only be stored in the fuel tank compartment.

KRAFTSTOFFSYSTEM

Verhindern Sie Schäden an den Kraftstoff-linien.

Zu Pflege und Wartung des Kraftstoff-systems des Motors siehe Betriebsanleitung des Motors.

SICHERHEITSHINWEISE

Das Rauchen oder die Anwendung von offenem Feuers ist bei der Brennstoffaufnahme verboten.
Beim Betanken, ist es ratsam, die Besatzungsmitglieder fragen, an Land zu gehen.
Beim Betanken eines Bootes mit Teak deck muss das Deck vor dem Tanken mit Wasser gespült werden. Auf diese Weise legt sich eventuell verschütteter Kraftstoff über das Wasser und dringt nicht in das Holz ein. Wischen Sie trocken ab und ver-meiden Sie Überlauf.

Geräte, die Kraftstoff darf nur in den Tank raum gelagert werden.

KYLSYSTEM

FÖRSIKTIGHET

Läs i instruktionsboken för motorn beträffande skötsel av motorns kylsystem.

COOLING SYSTEM

CAUTION

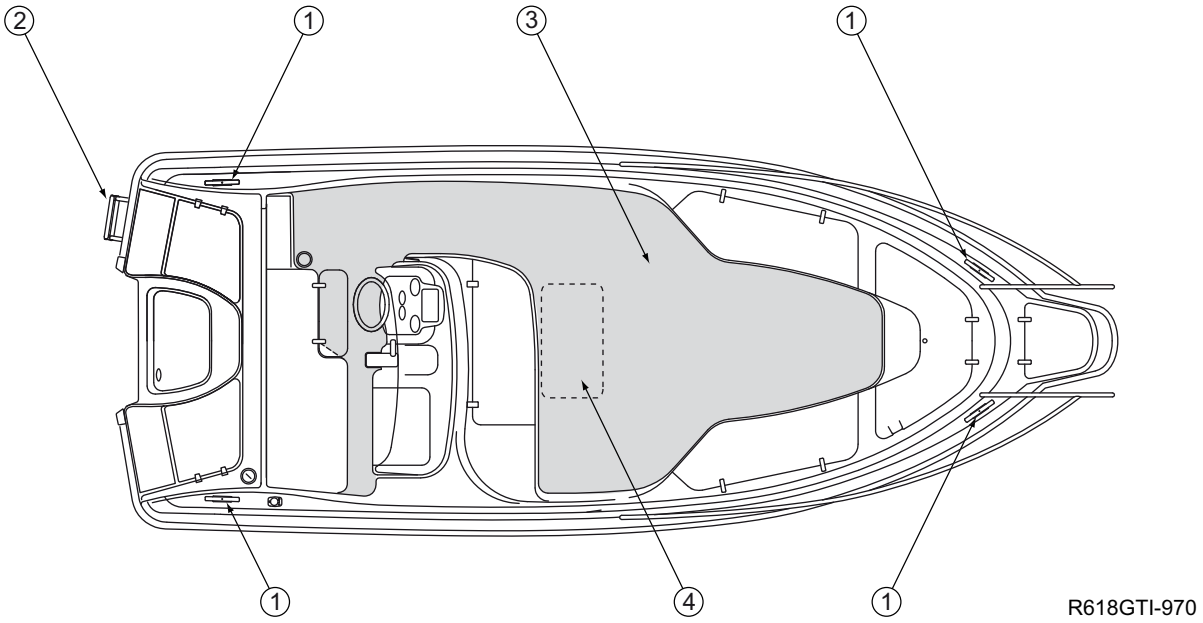
See the engine's instruction manual for maintenance of the engine's cooling system.

KÜHLSYSTEM

VORSICHT

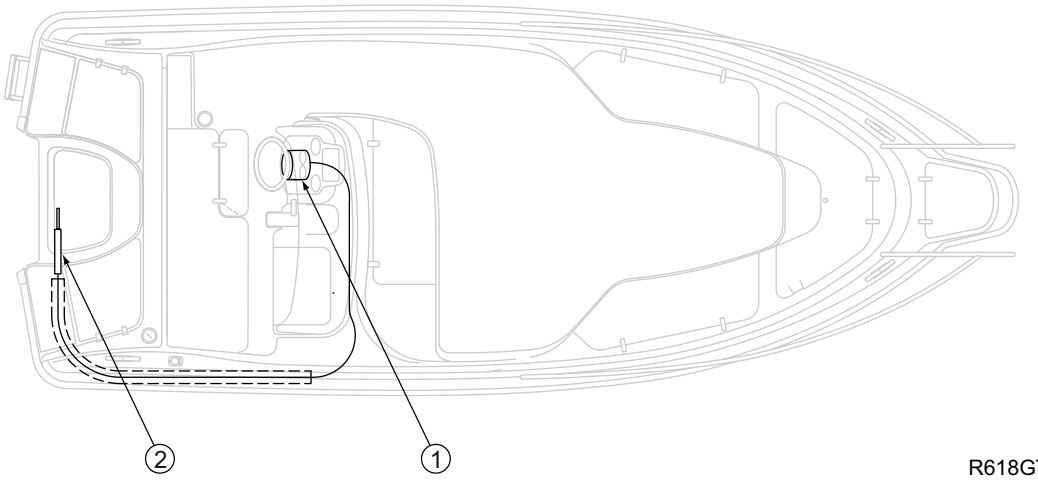
Zu Pflege des Kühlsystems des Motors siehe Betriebsanleitung des Motors.

DÄCKS- OCH SÄKERHETSUTRUSTNING | DECK AND SECURITY EQUIPMENT | DECKS- UND SICHERHEITS-AUSRÜSTUNG



1	Förtöjningspollare (brottslast 62kN) / Mooring bollards (breaking load 62kN) / Vertäuungspoller (Bruchlast 62kN)
2	Räddningsstege / Rescue ladder / Rettungsleiter
3	Arbetsdäck / Working deck area / Fläche Arbeitsdeck
4	Plats för livflotte / Location for life raft / Platz für Rettungsinsel

STYRSYSTEM STEERING SYSTEM STEUERUNGSSYSTEM



1 Rattpump / Steering pump / Steuerungspumpe

2 Styrkolv / Guide piston / Steuerkolben

KONTROLL OCH PÅFYLLNING AV OLJA

Eftersom en fungerande styrning är en säkerhetsfråga bör man regelbundet kontrollera oljenivån i pumpen innan man kastar loss.

Hydraulolja till styrningen fylls på via påfyllningspluggen i rattpumpen. Oljan ska stå ca. 10 mm under påfyllningshålet. Se tillverkarens handbok för uppgifter om rekommenderad olja till styrsystemet.

CHECKING AND TOPPING UP HYDRAULIC OIL

The safety of the boat depends on effective steering, so the oil level in the pump should be checked before casting off.

Hydraulic oil is added to the steering system via the filling plug in the steering wheel pump. The oil level must be approx. 10 mm below the filler hole. Read the manufacturers' manual for oil recommendation for the steering system.

KONTROLLE UND EINFÜLLEN VON ÖL

Da eine funktionierende Lenkung eine Sicherheitsfrage ist, muss der Ölstand in der Pumpe regelmäßig überprüft werden, bevor Sie ablegen.

Das Hydraulik öl für die Lenkung wird über den Einfüllstopfen in der Steuerradpumpe eingefüllt. Das Öl muss ca. 10 mm unter der Einfüllöffnung stehen. Lesen Sie die Hersteller, die für Ölempfehlung für das Lenksystem manuell sind.

UNDERHÅLL STYRNING

Kontrollera kopplingar, infästningar och lager.

Se tillverkarens instruktionsbok för instruktioner om underhåll av styrsystemet.

MAINTENANCE, STEERING

Check couplings, mountings and bearings.

For maintenance of the steering system, see the manufacturers' instruction manual.

WARTUNG LENKUNG

Kupplungsteile, Halterungen und Lager überprüfen.

Zur Wartung der Lenkanlage siehe Betriebsanleitung des Herstellers.

MILJÖ

FÖRSIKTIGHET

Var uppmärksam på lokala miljölagar, och följ normer för goda vanor.

Vid hantering av miljöskadliga ämnen såsom bränsle, oljor, lösningsmedel, glykol, fett, bottenfärger mm. gäller följande:

Iakttag alltid största försiktighet och läs noga bruksanvisningarna för varje produkt och hantera dem med varsamhet. Se till att använda förpackningar, vätskor, burkar och dylikt lämnas in på därför avsedda uppsamlingsställen. Ta kontakt med leverantören eller säljaren av produkten om Ni är osäker på hanteringen.

Var uppmärksam på internationella reglementen mot marin miljöförorening (MARPOL) och respektera dem helt.

Svallvågor sliter på naturen och skapar problem för övriga båtar i din omgivning. Anpassa alltid hastigheten till omgivning och miljö så att onödigt svall undviks.

Kör alltid din båt på ett så ekonomiskt varvtal som möjligt efter rådande förhållanden för att undvika onödiga utsläpp och buller.

Ombesörj motorns underhåll för att bibehålla utsläppsnivåer för ljud och avgaser. Läs motortillverkarens handbok.

THE ENVIRONMENT

CAUTION

Be aware of local environment laws, and respect codes of good practice.

When handling environmentally hazardous substances such as fuel, oils, solvents, grease, hull paint etc.:

Always take the greatest possible care, read the instructions thoroughly before using each product and handle them with care. Make sure that used packaging, cans and similar items are discarded in designated recycling collection points. If you are in any doubt, contact the supplier or vendor of the product.

Be aware of international regulations against marine pollution (MARPOL) and respect them absolutely.

The wash from boats can damage the shoreline and create problems for other boats near you. Always adjust your speed to the surroundings to avoid unnecessary wash.

Always drive your boat at the most economical engine revs possible in the prevailing conditions to avoid unnecessary emissions and noise.

See that the engine is properly maintained so that noise and exhaust emission levels, stated by the manufacturer, are preserved. Read the engine manufacturers' manual.

UMWELT

VORSICHT

Berücksichtigen Sie die lokalen Umweltvorschriften Und verhalten sie sich angemessen.

Für die Handhabung umweltschädlicher Stoffe wie Kraftstoff, Öle, Lösungsmittel, Fett, Bodenfarben usw. gilt folgendes:

Immer mit größter Vorsicht vorgehen und die Gebrauchsanweisungen für jedes Produkt lesen. Die Produkte sorgsam behandeln. Darauf achten, dass gebrauchte Verpackungen, Dosen und Ähnliches in dafür vorgesehenen Sammelstellen entsorgt werden. Setzen Sie sich in Zweifelsfällen mit dem Lieferanten oder Händler des Produkts in Verbindung.

Berücksichtigen Sie internationale Regelungen gegen Marineverunreinigung (MARPOL) und respektiere sie absolut.

Schwell beeinträchtigt die Natur und schafft Probleme für andere Boote in Ihrer Umgebung. Passen Sie Ihre Geschwindigkeit immer der Umgebung und Umwelt an, sodass unnötiger Schwell vermieden wird.

Fahren Sie Ihr Boot immer mit einer den herrschenden Bedingungen entsprechenden möglichst wirtschaftlichen Drehzahl, um unnötige Emissionen und Lärm zu vermeiden.

Achten Sie es, dass die Maschine richtig beibehalten wird, daß Lärm-und Emissionswerte, die vom Hersteller angegeben, erhalten bleiben. Lesen Sie die manuellen Maschinenhersteller.

STARTA MOTORN

Läs igenom motortillverkarens instruktionsbok grundligt och försäkra dig om att du förstår hur produkten skall användas och underhållas.

FARA

RISK FÖR KOLOXIDFÖRGIFTNING.

Var medveten om riskerna med motorns avgaser. Under vissa förhållanden (t.ex. turbulens eller ogynnsamma vindförhållanden) kan avgaser komma in i båten. Håll ner tomgångskörning till ett minimum. Om dessa problem uppstår under färd, öppna inte luckor och ventilatorer, då detta snarare förvärrar problemet. Prova istället att t.ex. ändra hastigheten, trim, kurs och viktfördelning.

Föreslagen startprocedur

1 Försäkra er om att motorreglaget är i neutralläge.
2 Sätt på tändningen och kontrollera bränslenivån.
3 Starta motorn genom att vrida nyckeln till startläget.
4 Varmkör motorn på tomgång. Rusa aldrig en kall motor.

Övriga instruktioner enligt motortillverkarens instruktionsbok.

STARTING THE ENGINE

Read the engine manufacturer's manual thoroughly and make sure that you understand how the product shall be used and maintained.

DANGER

RISK OF CARBON MONOXIDE POISONING.

Be aware of engine exhaust fumes. Under certain conditions – rough seas or following winds – exhaust fumes can enter the cabins and other parts of the boat. Avoid running the engine on tick-over for a prolonged period. Should these problems occur under way, do not open hatches and ventilators, as this can make the situation even worse. Instead, try changing speed, trim – even direction when the wind is astern – and weight distribution.

Suggested operating procedure

1 Set the engine lever in neutral.
2 Turn the ignition on and check the fuel level.
3 Start the engine by turning the ignition key.
4 Run the engine to operating temperature at idling speed. Never rev up a cold engine.

For further information, read the engine manufacturers' manual.

DEN MOTOR STARTEN

Lesen Sie die Motorherstellers Handbuch sorgfältig durch und stellen Sie sicher, dass Sie verstehen, wie das Produkt verwendet und gepflegt.

ACHTUNG

RISIKO DER KOHLENMONOXID VERGIFTUNG.

Berücksichtigen Sie die Risiken mit Maschinenabgasleitungen. Unter bestimmten Bedingungen (ex. Turbulenz oder nachteilige Windzustände), können die Abgase in das Boot geleitet werden. Halten Sie die Leerlaufzahl der Maschine auf ein Minimum. Wenn diese Probleme während der Fahrt auftreten, öffnen Sie nicht Luken und Entlüfter, weil dieses die Probleme eher noch verschlechtern kann. Stattdessen, Geschwindigkeit, Trimm - auch wenn der Wind Richtung ist am Heck - und Gewichtsverteilung ändern versuchen.

Empfohlenes Vorgehen

1 Steuerhebel in Neutralstellung bringen.
2 Schalten Sie die Zündung ein und überprüfen Sie das Kraftstoffniveau.
3 Den Motor durch Drehen des Schlüssels starten.
4 Den Motor im Leerlauf warmlaufen lassen. Einen kalten Motor nie hochtourig fahren.

Weitere Anweisungen - siehe Betriebsanleitung des motorherstellers.

INNAN NI KASTAR LOSS

VARNING

- Gå aldrig ner på badstegen när motorn är igång.
- Stoppa motorn vid inspektion av motor, styrning och propeller.
- Kontrollera att enheten för nödavstängning av motor är aktiverad och att snodden är ansluten till föraren.

FÖRSIKTIGHET

- Innan man lämnar hamnen är det viktigt att båten och utrustningen är i sjövärdigt skick.
- Alla ombord ska använda lämplig flythjälp eller flytväst när de befinner sig på däck. I vissa länder är det lagstadgat att flytplagg alltid skall användas ombord.
- Inhämta alltid en lokal eller nationell sjöväderprognos innan du planerar färder.
- Sörj alltid för att det finns tillräckligt mycket bränsle och färskvatten i tankarna för planerad färd.
- Motorkåpan ska vara stängd och säkrad.
- Kontrollera att alla föremål är placerade så att de hålls på ställe även i sjögång och hård vind.
- Badstegen ska vara uppfälld och säkrad under färd.
- Grindar och räckverksöppningar ska vara stängda under färd.

BEFORE LEAVING HARBOUR

WARNING

- Never climb down the bathing ladder when the engine is running.
- Stop the engine before inspecting the steering and propellers.
- Make sure that the device for emergency engine shutdown is activated and that the lanyard is attached to the driver.

CAUTION

- Before leaving harbour it is important that the boat and its equipment are in a seaworthy condition.
- All persons should wear a suitable buoyancy aid (life jacket/personal floatation device) when on deck. In some countries, it is a legal requirement to wear a buoyancy aid that complies with their national regulations at all times.
- Always get a local or national marine weather forecast before you are planning longer passages or making a local passage outside the harbour or estuary.
- Always make sure there is enough fuel and fresh water in the tanks to complete the voyage/passage planned.
- Keep the engine engine cover closed and properly secured.
- Check that all items aboard are properly secured for rough seas and wind.
- Make sure that the bathing ladder is raised out of the water – and the safety strap is securely fastened when under way.
- Gates and guardrail openings shall be closed under way.

BEVOR HAFEN VERLASSEN WIRD

GEFAHR

- Bei laufenden Motor niemals über die Badeleiter absteigen.
- Bei Inspektionen von Ruderanlage und Propeller Motor abstellen.
- Stellen Sie sicher, dass das Gerät für den Notfall Abschalten des Motors aktiviert wird und dass das Schlüsselband für den Fahrer ist beigefügt.

VORSICHT

- Vor dem Verlassen des Hafens muss sichergestellt sein, dass Boot und Ausrüstung in seetüchtigem Zustand sind.
- Alle Personen sollten an Bord eine Schwimmweste tragen. Beachten Sie, dass, in einigen Ländern das Tragen einer Schwimmweste an Bord gesetzlich vorgeschrieben ist.
- Hören Sie den Wetterbericht immer über einen längeren Zeitraum, wenn Sie Etappen planen.
- Sorgen Sie dafür, dass die Tanks immer mit ausreichend Kraftstoff und Frischwasser gefüllt sind.
- Den Motorhaube beim Starten immer geschlossen halten.
- Prüfen Sie, ob alle Einzelteile an Bord richtig gesichert sind so dass sie bei schwerer See nicht verrutschen.
- Vor dem Ablegen, vergewissern Sie sich, die Badeleiter aus dem Wasser erhoben - und die Sicherheitsgurte sicher befestigt.
- Tore und Geländer Öffnungen müssen während der Fahrt geschlossen sein.

- Se till att styrningen är i rätt position innan motorns drivning aktiveras.
- Informera de som ska hjälpa till hur Ni tänker manövrera båten för att lämna bryggan.
- Stäng kranen för däcksdräneringen.

För säkert navigerande i alla väder och siktförhållanden, skall en anordning för att kunna skicka ljudsignaler enligt COLREG (International Regulations for Preventing Collisions at sea, 1972) medföras ombord. Försäkra er om att en sådan ljudanordning finns ombord på båten.

- Make sure the steering is correctly positioned before starting.
- Always brief your crew how you are planning to depart the dock or cast off the mooring.
- Close the deck drainage sea-cock.

For safe navigation under all conditions of weather and visibility, sound signalling equipment capable of producing the sound signals set out in COLREG (Collision Regulations 1972) must be carried on board. Make sure that you have appropriate sound signalling equipment on your boat.

- Vor dem Starten darauf achten, dass sich das Ruder in der richtigen Stellung befindet.
- Erklären sie ihrer Mannschaft wie sie vor haben zu manövrieren.
- Schließen Sie das Meer-Hahn.

Um eine sichere Navigation bei allen Witterungs- und Sichtverhältnissen zu gewährleisten, muss eine Vorrichtung zur Ausgabe akustischer Signale gemäß COLREG (Collision Regulations, 1972) an Bord mitgeführt werden. Stellen Sie sicher, dass sich eine entsprechende Vorrichtung auf Ihrem Boot befindet.

LÄMNA BRYGGA

Innan Ni kastar loss fundera över hur Ni bäst lämnar bryggan. Varifrån blåser det och vilken riktning har ev. ström?

Det kan vara besvärligt, om vinden trycker båten hårt mot bryggan. Det gäller att få ut aktern med hjälp av ett "spring". Fendra av förskeppet väl mot bryggan. Lägg en tamp från fören runt en pollare eller knape, så att den lätt kan lossas. Lägg in tomgång fram och vrid roder så att aktern glider ut från bryggan. När båten nått ett sådant läge att det säkert går att backa ut, frikoppla och lossa förtampen, lägg snabbt om rodret och lägg i backväxeln.

CAST OFF

Before you cast off, consider how best to leave the jetty. What is the direction of the wind and current?

It can be difficult when the wind pushes the boat toward the jetty. Use a “spring” line to help push the stern out, and use fenders to keep the bow off the jetty or dock. Firmly fend off the bow from the jetty. Take a line from the bow around a bollard or cleat on the boat, so that it can be easily let go. Engage ahead at idling speed and turn the rudder so that the stern glides away from the jetty. When the stern is safely clear of the jetty, release and retrieve the line, quickly centre the rudder and engage astern at idling speed.

AUSLAUFEN

Überlegen Sie vor dem Auslaufen, wie Sie die Mole am besten verlassen. Aus welcher Richtung weht der Wind und Strömung?

Es kann schwierig sein, wenn der Wind das Boot drückt fest gegen den Mole. In diesem Fall versucht man, das Heck mithilfe einer "Spring" von der Mole wegzubringen. Das Vorschiff gut gegen die Mole abfendern. Eine Leine vom Bug so um einen Poller oder eine Klampe legen, dass sie leicht gelöst werden kann. Leerlauf vorwärts einlegen und das Ruder so drehen, dass sich das Heck von der Mole wegbewegt. Sobald das Boot eine Stellung erreicht hat, in der man sicher nach rückwärts auslaufen kann, auskuppeln und die Vorspring lösen. Das Ruder rasch umlegen und den Rückwärtsgang einlegen.

FÖRSIKTIGHET

Samla in alla tampar och fendrar medan Ni fortfarande befinner er i skyddat vatten, och det är säkert att göra så. En tamp i propellern gör en båt helt manöveroduglig.

CAUTION

Gather in all lines and fenders while you are still in sheltered water and it is safe to do so. A rope around the propeller can disable a boat.

VORSICHT

Holen Sie alle Leinen und Fender ein, solang Sie sich noch in geschütztem Fahrwasser befinden und es sicher ist, dies zu tun. Eine Leine im Propeller macht ein Boot absolut manövrierunfähig.

LÄTTA ANKAR (BOG)

1 Använd båtens motor för att försiktigt flytta båten till och direkt ovanför ankaret.
2 Ta upp ankaret genom att dra ankarlinan rakt uppåt.
3 När ankaret lämnat vattnet, försäkra er om att ankaret har hunnit vända sig i rätt läge för upptagning.
4 Hissa upp och lås ankaret på plats med säkerhetskedjan innan avfärd.

WEIGH BOW ANCHOR

1 Use engine power to carefully move the boat to, and directly above, the anchor point.
2 Raise the anchor by pulling the anchor line straight up.
3 When the anchor is clear of the water, check that it is correctly positioned to run smoothly over the bow roller.
4 Haul up and lock anchor in place with the safety line before getting underway.

BUG ANKER LICHTEN

1 Verwenden Sie die Motorleistung der Maschine, um das Boot zu bewegen direkt über die Anker.
2 Heben Sie den Anker gerade nach oben.
3 Wenn der Anker das Wasser verlassen hat, sicherstellen, dass sich der Anker in die richtige Richtung gedreht hat, bevor Sie ihn dichtholen.
4 Heben Sie den Anker und befestigen Sie es mit der Sicherheit Linie, bevor man im Gange.

KÖRA BÅTEN

Att framföra en motorbåt innebär ett ansvar, inte enbart för de ombordvarande utan också för andra som kommer i vår färdväg. Hänsyn till andra skapar förtroende och trivsel på sjön. Alla har samma rätt till sjöliv, oavsett vilken farkost man färdas i.

För en båt gäller andra fysikaliska lagar än för exempelvis en bil. En båt måste hela tiden hanteras för att bibehålla bästa möjliga köregenskaper och sjövärdighet. Båtens gångläge och bekvämligheten ombord påverkas främst genom att anpassa farten till rådande sjö- och väderförhållanden. En planande båt ligger nästan horisontellt i vattnet vid maxfart, men allteftersom man sänker farten ökar trimvinkeln och vid planingströskeln går den med mycket hög stäv. Detta är helt normalt och är en förutsättning för god prestanda.

RUNNING THE BOAT

Going out in a motor boat involves a responsibility, not just to those on board but also to others we meet on the water. Showing consideration for others generates confidence and a sense of well-being at sea. Everyone has the same right to enjoy the sea in their own boat.

The physical laws that apply to a boat are rather different from those affecting a car. For example, a boat has to be handled to optimise its sea-keeping and handling characteristics and qualities. You can control a boat's attitude and the level of comfort while under way by adjusting its speed to match the prevailing weather, wind and wave conditions. A planing boat rides almost level in the water at maximum speed. But, as speed is reduced, the bow rises and the stern settles, until the boat levels off again at idle engine speed. This is normal, and is a prerequisite for good performance.

BETRIEB DES BOOTES

Ein Boot zu fahren, bedeutet Verantwortung nicht nur für die Personen an Bord, sondern auch für andere zu übernehmen, die unseren Weg kreuzen. Rücksicht auf andere bewirkt, dass wir uns auf See wohl fühlen. Jeder hat dasselbe Recht auf ein Seeleben, unabhängig davon, welches Gefährt er oder sie benutzt.

Für ein Boot gelten andere physikalische Gesetze als beispielsweise für ein Auto. Zum Beispiel muss ein Boot behandelt werden, um die Seegangseigenschaften, Eigenschaften und Qualitäten Handhabung zu optimieren. Gangart und Bequemlichkeit an Bord bestimmen Sie in erster Linie dadurch, dass Sie die Geschwindigkeit an die herrschenden Seeverhältnisse anpassen. Ein gleitendes Boot liegt bei Höchstgeschwindigkeit fast horizontal im Wasser. Sobald die Geschwindigkeit zurückgenommen wird, erhöht sich der Trimmwinkel und an der Gleitschwelle stellt sich der Bug sehr hoch an. Das ist ganz normal und eine Voraussetzung für gute Leistung.

Bekanta dig gradvis med hur din båt hanterar höga hastigheter. Undersök hur båten svarar på rattutslag och olika inställningar av gasreglage.
Prova höghastighetssvängar, nödstopp och undanmanövrer i öppna och lugna vatten, fria från andra fartyg.
Använda denna kunskap och erfarenhet för att njuta av säker, trygg och ekonomisk körning.

Get to know how your boat handles at higher speeds – but gradually. Day-by-day, explore how the boat responds to your steering inputs and different throttle settings.
When in safe waters and clear of other vessels and the shoreline, try higher speed turns and emergency stops and collision avoidance manoeuvres. Use this knowledge and experience to enjoy safe, confident and economical cruising.

Lernen Sie, wie Ihre Boot bei höheren Geschwindigkeiten Griffen - aber allmählich. Entdecken Sie, wie das Boot reagiert auf Ihre Lenkbewegungen und verschiedene Drossel-Einstellungen. Wenn in sicheren Gewässern und frei von anderen Schiffen und der Küstenlinie, versuchen höhere Geschwindigkeit macht und Not-Aus-und Kollisions-Ausweichmanöver. Verwenden Sie dieses Wissen und die Erfahrung zu genießen sicher, selbstbewusst und wirtschaftliche Kreuzfahrt.

Undvik att backa med hög hastighet och samtidigt göra stora roderutslag. Detta medför stora belastningar på roder och styrmekanism.

Avoid using high speed along with large or violent rudder movements - particularly when going astern or at very high speeds. This puts large strains on the rudder and steering mechanism.

Vermeiden Sie beim Rückwärtsfahren hohe Geschwindigkeiten und gleichzeitig vorgenommene große Ruderausschläge. Dabei entstehen großen Belastungen für Ruder und Lenkmechanismus.

Undvik plötsliga manövrar i hög fart utom i nödfall och för att undvika kollision.

Avoid sudden manoeuvres at high speed – except in an emergency or to avoid collision.

Vermeiden Sie plötzliche Manöver bei hoher Geschwindigkeit - außer in einem Notfall oder um eine Kollision zu vermeiden.

Uppehåll er inte i förpiken när båten körs i hög hastighet.

Stay out of the fore cockpit when the boat is moving fast.

Bleiben Sie aus dem Vordercockpit heraus, solange sich das Boot schnell bewegt.

Växla mellan fram och back endast i låga hastigheter (< 3kn). Låt helst båten stanna och motorn gå ned i varv innan växling, då det annars kan medföra onödig belastning på motorn, motorstopp och i värsta fall vatteninträngning i motorn.

Shift between forward and reverse gears only in speeds under 3 knots. Preferably, let the boat come to a complete stop, and the engine drop down to idle before shifting, as this otherwise strains the engine, can cause the engine to stop and in worst case, force sea water backwards into the engine.

Wechsel zwischen Vorwärts-und Rückwärtsgang nur bei Geschwindigkeiten unterhalb von 3 Knoten.
Vorzugsweise ließ das Boot zu einem vollständigen Stillstand, da ansonsten der Motor unnötig belastet wird was zu Motorstopp und im schlimmsten Fall zum Eindringen von Wasser, rückwärts durch den Auspuff, in den Motor führen kann.

En högergående propeller roterar medurs och en vänstergående moturs sett akterifrån.
Propellerns rotation är helt avgörande för manövreringen. En högergående propeller trycker aktern på båten till styrbord när båten går framåt och till babord när båten backar.
Rotationsriktningen på propellern påverkar också i hög grad svängningsradien. En högergående propeller ger mindre svängradie till babord än till styrbord. Detta kallas propellerns paddeleffekt.

A right-handed propeller rotates clockwise and a left-handed propeller anti-clockwise, seen from the stern. The rotation of the propeller is critical to accurate and confident boat handling. A right-handed propeller pushes the stern of the boat to starboard when the engine is engaged ahead and to port when it is going astern. The direction of rotation of the propeller has a major impact on the turning radius. A right-handed propeller gives a smaller turning radius to port than to starboard. This is called the propeller's “paddlewheel” effect or “prop-walk”.

Ein rechtsdrehender Propeller rotiert vom Heck aus gesehen im Uhrzeigersinn, ein linksdrehender Propeller gegen den Uhrzeigersinn. Die Drehrichtung des Propellers ist ganz entscheidend für das Manövrieren. Ein rechtsdrehender Propeller drückt das Heck des Bootes beim Vorwärtsfahren nach steuerbord und beim Rückwärtsfahren nach backbord. Die Drehrichtung des Propellers wirkt sich auch deutlich auf den Drehradius aus. Mit einem rechtsdrehenden Propeller ist der Drehradius durch den so genannten Radeffekt nach backbord kleiner als nach steuerbord.

Var uppmärksam på att propellrar har stor tryckkraft som ger kraftig acceleration. Tag hänsyn till detta så att farliga situationer inte uppstår.

Never forget that propellers have considerable propulsion power that provides powerful acceleration and considerable “grip” to the water. Avoid dangerous situations that can arise from hard acceleration or insensitive use of the throttle.

Beachten Sie, dass Propeller eine große Druckkraft besitzen, wodurch es zu einer kräftigen Beschleunigung kommt. Bedenken Sie dies, um gefährliche Situationen zu vermeiden.

Var uppmärksam på sikten från förarplatsen. Den kan bli väsentligt reducerad av följande faktorer:

- Last och lastplacering
- Hastighet
- Snabb acceleration
- Övergång från deplacerande fart till planing
- Sjöförhållande
- Regn- och åskväder
- Mörker och dimma
- Inre belysning vid mörkernavigering
- Placering av gardiner
- Personer och utrustning som kan skymma föraren

Remember that the view from the helming position can be reduced considerably by any of the following factors:

- Load and load positioning
- Speed
- Rapid acceleration
- Changeover from displacement speed to planing (the hump)
- Sea conditions
- Rain and thunderstorms
- Darkness and fog
- Inner lighting when under way in the dark
- Position of curtains
- People and equipment that can block the helmsmen´s view.

Achten Sie auf die Sicht vom Steuerstand aus. Sie kann durch folgende Umstände erheblich beeinträchtigt werden:

- Last und Verteilung der Last
- Geschwindigkeit
- Rasche Beschleunigung
- Übergang von Verdrängungsfahrt zu Gleitfahrt
- Seeverhältnisse
- Regen und Gewitter
- Dunkelheit und Nebel
- Innenbeleuchtung bei Nachtfahrten
- Vorhänge
- Personen und Ausrüstung, die dem Fahrer die Sicht verstellen

De internationella sjövägsreglerna (COLREG) kräver att ordentlig utkik hålls hela tiden, och med iakttagande av regeln "rätt till väg". Det är väsentligt att följa dessa regler.

The International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG) demand that a proper lookout is kept at all times, and the maritime "Right of way" rules must be observed at all times.

Die internationalen Kollisionsverhütungsregeln (COLREG) schreiben vor, dass ständig sorgfältig Ausschau gehalten werden muss und das "Wegerecht" Regeln müssen jederzeit beobachtet werden.

GÅNG I GROV SJÖ

Gå aldrig ut i grov sjö om Ni inte är säker på att båt och ombordvarande klarar det. Här är några enkla regler som bör följas:

- Var väl förberedd.
- Kom ihåg att surra fast lös utrustning.
- För att minska risken för båten vattenfylls ska luckor, dörrar o skåp hållas stängda
- Ha alltid nödutrustning lättillgänglig.
- Undvik brottsjöar som uppstår nära land och över grund. Brottsjöar utgör en allvarlig fara för stabilitet.
- Kör med reducerad fart om sjöhävningen är stor.

I MOTSJÖ

- Anpassa farten efter vågornas storlek.
- Anpassa kursen mot vågorna. Undvik att få vågorna rakt från sidan.

I MEDSJÖ

- Var uppmärksam på att ha bogen högt i medsjö. Undvik att forcera vågorna. Håll låg fart. Om nödvändigt: Lägg ut drivankare för att reducera farten.
- Planande båtar är extra utsatta i grov medsjö. Akterskeppet lyfter, rodret lyder ej, och båten vrider sig runt, samtidigt som förskeppet skär ned.

ROUGH SEAS

Never go out in rough seas if you are uncertain whether the boat and those on board can cope. There are some simple rules that should be followed:

- Be well prepared.
- Remember to secure loose equipment or possessions.
- Always keep hatches, doors and lockers closed, to prevent risk of flooding
- Always have emergency equipment easily accessible.
- Avoid breaking seas close to land and over shallows, as they can seriously affect the stability.
- Reduce speed if there is a rough sea running.

IN A HEAD SEA

- Adjust speed to suit the size of the waves.
- Adjust the trim angle to the size of the waves. Avoid taking seas beam on.

IN A FOLLOWING SEA

- Remember to keep the bow high in a following sea. Avoid crashing through waves. Maintain low speed. If necessary, deploy the sea anchor to reduce speed.
- Planing boats can be particularly exposed in rough following seas. The stern of the boat rises and the rudder does not answer, so the boat broaches while the bow cuts down into the sea.

FAHREN BEI SCHWEREM SEEGANG

Unternehmen Sie keine Fahrten bei schwerem Seegang, wenn Sie nicht sicher sind, dass Boot und Passagiere damit zurechtkommen. Einige einfache Regeln, die zu befolgen sind:

- Gut vorbereitet sein.
- Lose Ausrüstungsteile sichern.
- Halten Sie immer die Luken, Türen und Schließfächer geschlossen, um Risiko der Überschwemmung zu verhindern.
- Immer Notausrüstung zur Hand haben.
- Brecher, die in Küstennähe und über Grund entstehen, meiden. Diese Wellen stellen eine ernsthafte Gefahr für das Boot dar.
- Bei hohen Wellen die Geschwindigkeit immer zurücknehmen.

BEI FAHRTEN GEGEN DIE WELLE

- Die Geschwindigkeit der Wellengröße anpassen.
- Den Winkel an die Wellengröße anpassen. Genau von der Seite kommende Wellen meiden.

BEI FAHRTEN MIT DER WELLE

- Bei Fahrten mit der Welle sorgfältig darauf achten, dass der Bug hoch angestellt ist. Die Wellen nicht forcieren, langsam fahren. Wenn nötig, einen Treibanker ausbringen, um die Geschwindigkeit zu verringern.
- Boote in Gleitfahrt sind bei Fahrten mit der Welle in schwerem Seegang besonders ausgesetzt. Das Heck hebt sich, das Ruder gehorcht nicht und das Boot dreht sich herum, während das Vorschiff gleichzeitig eintaucht.

FÖRSIKTIGHET

Var uppmärksam på att också antihalkmönster kan vara halt att gå på när däcket är fuktigt.

CAUTION

Remember that the non-slip moulding can be slippery to walk on when the deck is wet.

VORSICHT

Beachten Sie, dass auch Antirutschanstriche rutschig sein können, wenn das Deck feucht ist.

MANÖVRERA I TRÅNGA LÄGEN

Vid manövrering i trånga lägen bör motorvarvtalet hållas så lågt som möjligt för att manövrarna ska bli lugna och säkra. Vid besvärliga vind- och strömförhållanden kan det vara nödvändigt att hålla ett något högre varvtal för att utnyttja motorkraften. Det är då viktigt att de olika manövrarna utförs snabbt och distinkt, så att man inte genom t. ex. båtens avdrift råkar i besvärliga situationer.

En god regel, innan man påbörjar en manöver under besvärliga förhållanden, är att tänka igenom de olika situationer som kan uppstå, titta på vind och strömförhållanden, och i förväg bestämma vilka manövrar som ska göras. Viktigt är också att informera de besättningsmedlemmar som ska hjälpa till om vad de ska göra.

Tänk på att båtens stabilitet kan försämras vid bogsering.

MANOEUVRING IN NARROW CHANNELS

When manoeuvring in narrow channels, the engine speed should be kept as low as possible so that manoeuvres are calm and steady. In difficult wind and current conditions, a few more revs might be necessary to make full use of the power of the engine. In these conditions, it is vital that manoeuvres are carried out quickly and precisely to prevent the boat drifting into trouble.

A good rule, before starting a manoeuvre under difficult conditions, is to assess the potential dangers and problems which could arise. Look at the wind and current conditions and decide in advance which manoeuvres you can make safely and confidently. It is also important to brief crew members on what they should do.

Remember that stability may be reduced when towing.

MANÖVRIEREN AUF ENGEM RAUM

Beim Manövrieren auf engem Raum muss die Motordrehzahl so niedrig wie möglich gehalten werden, um die Manöver ruhig und sicher fahren zu können. Bei schwierigen Wind- und Strömungsverhältnissen kann eine höhere Drehzahl erforderlich sein, um die Motorkraft auszunützen. Dabei ist es wichtig, die einzelnen Manöver rasch und zügig auszuführen, damit man durch Abdrift des Bootes usw. nicht in schwierige Situationen gerät.

Vor Beginn eines Manövers unter schwierigen Verhältnissen gilt die Regel, verschiedene Situationen durchzudenken, die auftreten könnten, sich Wind- und Strömungsverhältnisse im Voraus anzusehen und zu entscheiden, welche Manöver durchgeführt werden sollen. Außerdem müssen Besatzungsmitglieder, die mithelfen sollen, darüber informiert werden, was sie zu tun haben.

Erinnern Sie daran sich, dass die Stabilität des Bootes beim Schleppen verringert werden kann.

LÄGGA TILL

Informera de ombord som skall hjälpa till hur Ni planerar tilläggningen.

Fendrar och minst en förtöjningstamp vardera i för och akter skall finnas på plats innan man närmar sig bryggan.

Om det går att lägga till mot vinden är detta det enklaste. Försök hela tiden att hålla stäven exakt mot vindriktningen. Håll så pass hög fart att båten lyder roder. Faller stäven i någon riktning, bör man backa ut och göra om manövern. Lägg till med stäven och se till att snabbt få en tamp i land.

Måste man lägga till i sidvind blir det lite svårare. Gå INTE in parallellt med bryggan, så att båten blåser in. Det innebär alltid risker att bära av mot andra båtar eller bryggan. Försök istället manövrera så att vinden kommer in rakt akterifrån. Båten kan då styras på rak kurs, eftersom vinden hjälper till att hålla båten på kurs. Placera någon på fördäck som snabbt kan vrida fören i önskad riktning efter att båten stoppats helt.

Undvika häftiga gaspådrag då de kan leda till panikmanövrer. I allmänhet räcker kort manövrar fram och back med motorn på tomgång.

DOCKING

Always brief your crew on how you are planning to dock.

Fenders and at least one mooring line fore and aft must be in place before approaching the jetty.

It is always easiest to dock against the wind, if this is possible. Try to hold the bow exactly into the wind and maintain sufficient speed for the boat to answer the rudder. If the bow is blown off in one direction, back out and repeat the manoeuvre. Bring the bow up to the jetty, and get a line ashore and secured quickly.

Docking with a beam wind is a little more difficult. Do NOT steer parallel to the jetty with the intention of letting the boat blow in. There is always a risk of the bow being blown off towards other boats or the jetty. Instead, try approaching by going astern, when steering control is often greater. The wind helps hold the boat on a straight course. Have someone on the foredeck that can go ashore and quickly turn the bow in the desired direction after the boat has stopped completely.

Try to avoid sharp movements of the throttle, as this could lead to panic manoeuvres. Idling speed in “ahead” and “astern” gear is generally adequate.

ANLEGEN

Vergessen Sie nie, mithelfende Personen zu informieren, wie Sie das Anlegemanöver geplant haben.

Fender und mindestens eine Leine am Bug und am Heck müssen an ihrem Platz sein, bevor Sie sich der Mole nähern.

Am einfachsten ist es, wenn Sie gegen den Wind anlegen können. Versuchen Sie, den Bug immer genau im Wind zu halten. Halten Sie eine ausreichend hohe Geschwindigkeit, damit das Ruder reagiert. Dreht der Steven in eine Richtung ab, legen Sie den Rückwärtsgang ein und wiederholen Sie das Manöver. Mit dem Steven anlegen und rasch eine Leine an Land bringen.

Das Anlegen bei Seitenwind ist etwas schwieriger. Stellen Sie sich NICHT parallel zur Mole, um das Boot vom Wind hineinblasen zu lassen. Dies birgt immer die Gefahr, dass Sie gegen andere Boote oder die Mole treiben. Versuchen Sie stattdessen, so zu manövrieren, dass der Wind genau von achtern kommt. So kann das Boot auf einem geraden Kurs gehalten werden, da der Wind mithilft, das Boot auf Kurs zu halten. Platzieren Sie eine Person auf dem Vordeck, die den Bug nach dem vollständigen Stillstand des Bootes in die gewünschte Richtung drehen kann.

Versuchen Sie in jedem Fall, kräftiges Gas geben zu vermeiden, Leerlauf vorwärts und rückwärts reicht in der Regel. Kräftiges Gas geben kann zu Panikmanövern führen.

ANKRA UPP

1 Kontrollera bottenförhållanden i sjökortet och försäkra er om att ankaret kan få fäste och att ankring är tillåten i området.

2 Välj din ankringsplats med omsorg, se till att du inte hindrar trafik eller kommer att svänga för nära andra båtar.

3 Lyssna på väderleksrapporten för området och ta hänsyn till förväntade vind- våg- och tidvattenförhållanden.

4 Kör fram båten till en punkt 3-5 båtlängder övanför den punkt där du vill att båten ska ligga för ankar. Släpp ut ankaret tills det når bottnen.

5 Backa sakta (på tomgång) till den punkt där du vill att båten ska ligga och ankaret "bita" ordentligt. Sträck linan och lägg fast den vid en förtöjningspollare.

6 Avvakta och kontrollera att båten inte draggar eller driver. I annat fall får ankringsproceduren göras om enligt ovan.

7 Notera din position med hjälp av GPS. Kontrollera regelbundet att båten inte flyttat sig.

8 Aktivera ankarlarmet (Anchor Watch) på ekolodet/ sjökortsplottern. I områden med tidvatten, ställ in tolerans för tidvattenvariationer.

ANCHORING

1 Study the seabed conditions and make sure that there is good holding ground, and that anchoring is permitted in the area.

2 Choose your location to anchor with care, ensuring you do not obstruct channels or will swing too close to other boats.

3 Listen to the weather forecast for the area and take note of the expected wind, wave and tide conditions.

4 Face the boat into the wind about 3 to 5 boat lengths upwind of where you wish to rest. Release the anchor slowly until it reaches the sea/lake bed.

5 Proceed slowly astern [at idle speed] to the position you wish to remain in, thus letting the anchor "bite". Tighten up and make fast the anchor line securely to a mooring bollard.

6 Pause and check if you are drifting or dragging your anchor: if so, repeat the process, having recovered the anchor [see above].

7 Note your position on the GPS. Regularly check that the boat has not moved, apart from swinging with wind or tide.

8 Set the echo sounder / chart plotter to "Anchor Watch", allowing for the rise and fall of the tide in tidal waters.

ANKERN

1 Studie des Meeresbodens Bedingungen und stellen Sie sicher, dass es gut ist, halten Boden, und die Verankerung in der Umgebung erlaubt.

2 Wählen Sie Ihre Verankerung Lage mit Sorge, stellen Sie sicher, dass Sie nicht behindern Kanäle oder schwingt zu nahe an anderen Booten.

3 Hören Sie sich die Wettervorhersage für die Gegend und nehmen zur Kenntnis, der zu erwartenden Wind-, Wellen und Gezeiten.

4 Legen Sie das Boot in den Wind ca. 3 bis 5 Bootslängen auf den Wind, wo Sie zur Ruhe. Lassen Sie den Anker bis zum Meer / See Bett erreicht.

5 Gehen Sie langsam achtern [in Leerlaufdrehzahl], um die gewünschte Position zu bleiben, so lassen die Anker "Biss". Ziehen Sie und ziehen Sie die Ankerleine sicher an einem Vertäuungspoller.

6 Warten Sie und prüfen Sie, ob Sie treiben, wenn ja, wiederholen Sie den Vorgang, nachdem wieder die Anker [siehe oben].

7 Ihre Position mithilfe von GPS eintragen. Regelmäßig kontrollieren, ob sich die Position nicht verändert hat.

8 Das Echolot / Plotter auf "Ankerwache" einstellen.

AVSLUTAD KÖRNING

För att motverka efterkokning och värmespänningar bör motorn efter avslutad körning gå någon minut på tomgång med manöverspakarna i neutralläge. Detta är speciellt viktigt om motorn körts på höga varv.

- Stoppa motorn genom att vrida startnyckeln till läge S.

AFTER RUNNING THE ENGINE(S)

To counteract decarburizing and heat stress after the engine(s) has/have been run, let it/them idle in neutral for about a minute before closing down. This is particularly important after running at high revs.

- Stop the engine(s) by turning the starter key to position S.

NACH BEENDETER AUSFAHRT

Um einem Nachkochen und Wärmespannungen entgegenzuwirken, muss der Motor nach jeder Ausfahrt einige Minuten mit den Steuerhebeln in Neutralstellung im Leerlauf gefahren werden. Dies ist insbesondere dann wichtig, wenn der Motor mit hoher Drehzahl gefahren wurde.

- Den Motor durch Drehen des Zündschlüssels auf S abstellen.

LÖPANDE UNDERHÅLL

För att bevara båtens finish fordras ett visst underhåll, i första hand av utvändiga delar som blir utsatta för sol och saltvatten.

- Tvätta av båten regelbundet med färskvatten.
- Om båten används hela året bör båten tas upp, spolas av och poleras var fjärde månad.
- Polera rostfria och förkromade delar med Autosol® eller liknande kromputs.
- Rengör aluminiumdelar med färskvatten, ev. med tillsats av tvållösning.
- Skölj kapellet i sötvatten. Låt det torka ordentligt innan det viks ihop.
- Rengör däcket med en mjuk borste och en mild såplösning (skrubba med cirkelrörelser utan att trycka för hårt). Teakdäcket behöver ingen särskild efterbehandling utan får efter en tid en sidengrå yta.
- Använd inga aggressiva rengöringsmedel.

REGULAR MAINTENANCE

Some maintenance is required to preserve the boat's finish, primarily of external parts which are exposed to sun and salt water.

- Regularly wash the boat with fresh water.
- If the boat is used the whole year, the boat should be taken out, pressure-hose cleaned and polished every fourth month.
- Polish the stainless and chromed parts with Autosol® or similar chrome polish.
- Clean aluminium parts with fresh water. Add soap solution if necessary.
- Rinse the hood in fresh water. Allow to dry thoroughly before folding away.
- Clean the deck using a soft brush and a mild soap solution, [employing circular motions and not too much pressure]. The teak deck does not require any finishing treatment. Over time, the teak weathers to a silky-grey.
- Do not use any aggressive cleaners.

WARTUNG

Um das Finish des Bootes zu bewahren, sind bestimmte Wartungsarbeiten erforderlich, vor allem an Außenteilen, die Sonne und Salzwasser ausgesetzt sind.

- Regelmäßiges Waschen mit Frischwasser.
- Wenn das Boot das ganze Jahr über verwendet wird, muss das Boot etwa alle vier Monate Druck-Schlauch gereinigt und poliert werden.
- Polieren der Edelstahl- und verchromten Teile mit Autosol® oder einem ähnlichen Chromputzmittel.
- Aluminiumteile werden mit Frischwasser, evtl. unter Zusatz einer Seifenlösung gereinigt.
- Die Plane in Süßwasser waschen. Vor dem Zusammenlegen gut trocknen lassen.
- Die Reinigung des Decks erfolgt am besten mit einer weichen Bürste und einer milden Seifenlösung, [Einsatz kreisenden Bewegungen und nicht zu viel Druck]. Das Teak deck muss nicht nachbehandelt werden, und bekommt nach einiger Zeit eine seidengraue Oberfläche.
- Benutzen Sie keine starken Reinigungsmittel.

INREDNING

Lackad träinredning rengör man med en fuktig trasa och lite såpvatten. Behandlad teak underhålls på samma sätt. Vaxad mahogny rengörs med en fuktad trasa och bör strykas med vax någon gång om året för att bibehålla en bra finish. Vaxet kan inhandlas hos våra återförsäljare.

Plastytor och lackerade ytor rengör man genom att fukta hela ytan jämnt med vatten före rengöringen. Vanliga fläckar tas bort med borste och lätt utspätt allrengöringsmedel. Fettfläckar tas bort med borste/svamp och fönsterputs. Rengör ytan efteråt med svamp och vatten. Torka torrt med en trasa.

Textilier i inredningen ombord tvättas enligt separata tvättråd (enligt märkning) eller enligt följande: Tvätta i 40°C med skonsam centrifugering och hängtorka. Tyget kan krympa något och om man helt vill undvika detta kan man kemtvätta.

Skjutdörrarnas och skjutluckornas glidspår skall rengöras regelbundet. Smörj glidytorna med små mängder silikonbaserat smörjmedel. Torka bort överskott och undvik spill på teakdäcket. Spraysmörj glidhjulen på skjutdörrar och skjutluckor. Smörj handtag och lås med vanlig låsolja, och undvik spill på klädseln och teakdäcket.

INTERIOR

Lacquered mahogany can be cleaned using a damp cloth and a little soapy water. Treated teak is cleaned in the same way. Waxed mahogany is cleaned with a damp cloth and should be maintained with a wax once a year to maintain a good finish. The wax can be purchased at our retailers.

Plastic and painted surfaces are cleaned by wetting the surface evenly with just a little water. Regular stains are removed with a brush and lightly diluted all-purpose cleaner. Grease is removed with brush/sponge and window cleaner. Clean the surface afterwards with sponge and water. Wipe dry with a piece of cloth.

Fabrics are washed according to separate washing instructions (marking) or as follows: Washing Machine: 40°C with light spin-drying and hang to dry. The material may shrink slightly. Dry clean to avoid this completely.

Sliding door tracks should be cleaned regularly. Lubricate sliding surface lightly with silicone-based lubricant. Wipe away excess, and avoid spillage on teak decks. Spray lubricant on Sliding-door wheels. Lubricate handles and lucks with a proprietary lock lubricant, avoiding spillage on upholstery and teak decking.

EINRICHTUNG

Lackierte Mahagoni gereinigt werden mit einem feuchten Tuch und etwas Seifenwasser. Behandeltes Teakholz wird ebenso gesäubert. Waxed Mahagoni ist mit einem feuchten Tuch gereinigt werden und sollten mit einem Wachs gepflegt werden einmal im Jahr eine gute Oberfläche zu erhalten. Das Wachs kann bei unseren Händlern gekauft werden.

Kunststoff-und lackierte Oberflächen werden durch Benetzung der Oberfläche gleichmäßig mit ein wenig Wasser gereinigt. Regelmäßige Flecke werden mit einer Bürste und leicht einem verdünnten Allzweckreinigungsmittel entfernt. Fett wird mit Bürsten-/Schwamm- und Fensterreinigungsmittel entfernt. Säubern Sie die Oberfläche danach mit Schwamm und wässern Sie. Wischen Sie trocken mit einem Stück des Tuches ab.

Gewebe werden entsprechend unterschiedlichen waschenden Anweisungen (Markierung) gewaschen oder wie folgt: Unterlegscheibe in 40°C mit heller Zentrifuge und dem Fall zum zu trocknen. Das Material kann etwas schrumpfen. Trocknen Sie sauber, um dieses vollständig zu vermeiden.

Schiebetürschienen werden regelmäßig gesäubert. Schmieren Sie Gleitfläche leicht mit Silikon gegründetem Schmiermittel. Wischen Sie weg Überfluss ab, vermeiden Sie Verschütten auf dem Teakdeck. Sprühen Sie Schmiermittel auf Schiebetürrädern. Schmieren Sie Handgriffe und Glück mit Schloss Schmiermittel, vermeiden Sie Verschütten auf dem Teakdeck und Polster.

KAPELL

Nya kapell kan läcka in vatten, eftersom sömmarna behöver svälla för att bli täta.

För att kapellet inte ska slitas onormalt ska det sitta väl spänt i uppfällt läge, så att det inte fladdrar.

RENGÖRING

Rengör regelbundet genom att borsta bort lös smuts med en svamp eller mjuk borste. Skölj med ljummet vatten och låt lufttorka.

Ett par gånger om året bör kapellet tvättas ordentligt. Tvätta då in- och utsida med en svamp eller mjuk borste. Använd en mild tvållösning och rikligt med ljummet vatten. Skölj rikligt med sötvatten. Blanda gärna i 12% ättika i sista sköljningen för att neutralisera tvålresterna. Låt kapellet lufttorka.

OBS! Använd aldrig högtryckskspruta eller kemiska rengöringsmedel.

OBS! Använd aldrig torkskåp, torktumlare eller strykjärn för att påskynda torkprocessen.

Kontrollera att kapellet är helt torrt innan det stuvas. Ett kapell som är fuktigt när det viks ihop får mögelskador.

Vinterförvara kapellet på ett torrt ställe inomhus, dock inte i båten.

HOOD

New hoods may leak initially, since the seams need to swell.

To prevent rapid deterioration of the hood, it should be tightly secured in a folded-up position.

CLEANING

Clean the hood regularly by brushing loose dirt with a sponge or soft brush. Rinse with lukewarm fresh water and hang to dry.

The hood should be thoroughly cleaned a couple of times a year. Wash the in- and outside with a sponge or soft brush. Use mild soapy water and plenty of lukewarm water. Rinse thoroughly with fresh water. Mix 12% vinegar in the final rinsing to neutralize the soap residues. Hang to dry.

NOTE! Never use high pressure washers or chemical cleaners.

NOTE! Never use drying cabinet, tumble-dryer or ironing to speed up the drying process.

Check that the hood is completely dry before stowing. If the hood is moist when it´s folded it will be damaged by mould.

Winter store the hood dry indoors, not in the boat.

PLANE

Neue Hauben können zuerst lecken, da die Nähte schwellen müssen.

Um schnelle Verschlechterung der Haube zu verhindern, sollte es in einer gefalteten-oben Position fest gesichert werden.

REINIGUNG

Säubern Sie die Haube regelmäßig, indem Sie losen Schmutz mit einem Schwamm oder einer weichen Bürste bürsten. Spülen mit lauwarmem Süßwasser und dem Fall zum zu trocknen.

Die Haube sollte ein paar Mal pro Jahr gänzlich gesäubert werden. Waschen Sie in- und das äußer mit einem Schwamm oder einer weichen Bürste. Verwenden Sie mildes seifiges Wasser und viel des lauwarmen Wassers. Spülen Sie gänzlich mit Süßwasser aus. Mischen Sie den 12% Essig im abschließenden Ausspülen, zum der Seifenrückstände zu neutralisieren. Hängen Sie, um zu trocknen.

HINWEIS! Benutzen Sie nie Hochdruckunterlegscheiben oder chemische Reinigungsmittel.

HINWEIS! Verwenden Sie niemals Trockenschrank, Wäschetrockner oder Bügeln zur Beschleunigung der Trocknung.

Vergewissern Sie sich, dass die Plane vor dem Verstauen vollkommen trocken ist. Feuchtigkeit in der Plane verursacht Schimmel.

Die Plane über den Winter in einem trockenen Raum aufbewahren. Nicht im Boot.

VID FROSTRISK

- Länspumpssystemet är utrustat med vattenlås på slangen. Lossa slangen och töm vattenlåset helt från vatten och kör ur pumparna, annars kan pumparna frysa sönder och slangarna brista.
- Töm vattentanken och alla övriga detaljer som innehåller vatten för att undvika frostskador.
- Kör färskvattenpumpen torr för att få ut allt vatten.
- Se till att det inte på några villkor finns något vatten kvar i båten. Lämna durkarna delvis öppna.

RISK OF FREEZING

- The bilge pump system is fitted with a water lock on the hose. Detach the hose and fully drain the water from the water lock and run the pumps dry, otherwise the pumps can freeze and break, and the hoses burst.
- Drain the water tank and all other components containing water in order to avoid frost damage.
- Run the fresh water pump dry to drain out all the water.
- Make sure that no water remains in the boat under any circumstances. Leave the hatches in the cabin sole partially open.

WENN FROSTGEFAHR BESTEHT

- Der Schlauch des Lenzpumpensystems ist mit einem Wasserverschluss ausgestattet. Den Schlauch lösen und den Wasserverschluss vollständig entleeren, auch die Pumpen leerfahren, da die Pumpen sonst kaputt frieren können, und die Schläuche platzen können.
- Den Wassertank und alle übrigen Wasser enthaltende Teile entleeren, um Frostschäden zu vermeiden.
- Die Frischwasserpumpe trockenfahren, um alles Wasser herauszubekommen.
- Stellen Sie sicher, dass sich absolut nirgends im Boot Wasser befindet. Die Bodenbretter teilweise geöffnet lassen.

ÅTGÄRDER INFÖR VINTERFÖRVARING

- Tvätta skrov och botten genast efter upptagning.
- Inne i båten skall skåp, lådor, ruff och garderobsdörrar lämnas delvis öppna för ventilation.
- Tvätta alla delar inne, även under durkarna.
- Mattor och dynor bör helst förvaras inomhus på ett torrt ställe. Om inte detta är möjligt så se till att dynorna är torra och placera dem på högkant. Ta bort mattorna.
- Var mycket noga med att ha god ventilation i båten.
- Vid vinteruppläggning kan batterierna vara kvar ombord endast om de är fullt uppladdade. Ett dåligt laddat batteri kan annars få försämrad kapacitet och i värsta fall frysa sönder. Koppla alltid loss kabelskorna från batteriet för att undvika oxidering.
- Skydda båten med en presenning eller annat starkt vinterskydd.

ACTION FOR WINTER STORAGE

- Wash the hull and bottom immediately after hauling out.
- Inside the boat, leave lockers, drawers, and cabin and wardrobe doors partially open for ventilation.
- Wash all parts inside, also under the floors.
- Carpets and cushions should preferably be stored indoors in a dry place. If this is not possible, make sure that the cushions are dry and position them on edge. Remove the carpets.
- Ensure thorough ventilation throughout the boat.
- If the batteries are being left aboard, make sure they are fully-charged. Otherwise the batteries capacity can be reduced, and in worst case freeze and crack. Always disconnect the battery cables from the battery, to prevent oxidization.
- Protect the boat with a tarpaulin or a stout winter cover.

MAßNAHMEN FÜR DIE EINWINTERUNG

- Rumpf und Boden sofort nach dem Herausnehmen aus dem Wasser waschen.
- Schränke, Laden, Schapps und Garderobentüren im Boot teilweise geöffnet lassen für die Lüftung.
- Alle Teile innen waschen, auch unter den Bodenbrettern.
- Teppiche und Kissen vorzugsweise in einem trockenen Raum aufbewahren. Wenn dies nicht möglich ist, darauf achten, dass die Kissen trocken sind und hochkant aufstellen. Die Teppiche herausnehmen.
- Für eine gute Belüftung im Boot sorgen.
- Wenn die Batterien im Boot bleiben sollen, stellen Sie sicher, dass sie völlig aufgeladen werden. Andernfalls kann sich die Batteriekapazität verschlechtern und im schlimmsten Fall können nicht aufgeladene Batterien bei Frost kaputt frieren. Trennen Sie immer die Batteriekabel von der Batterie, um Oxidation zu verhindern.
- Schützen Sie das Boot mit einer Plane oder einen vergleichbaren Schutz.

INFÖR SJÖSÄTTNINGEN

- Ta av presenningen i god tid innan sjösättningen.
- Tvätta skrovet med ett vanligt schampo och en mjuk borste. OBS! Schampot får inte innehålla klor.
- Vaxa fribord och överbyggnad vid behov. Använd ett vanligt båtvax.
- Om mindre repor uppstått eller någon yta i gelcoaten blivit matt, kan detta åtgärdas genom att man använder ett grövre vax (rubbing) på dessa ställen innan poleringen.
- Måla botten med bottenfärg.
- Om batterierna är urtagna, sätt tillbaka dem och mät vätskenivån i cellerna. Mät batteriernas kondition.
- Kontrollera alla kablar, klämmor, motorfäste och övriga fästen.
- Kontrollera styrningen innan sjösättning.
- Kontrollera instrumenteringen.
- Stäng alla avtappningspluggar för vatten och motorsystem.
- Kontrollera att bottenventiler för sjövattenkylning är öppnade.
- Kontrollera alla rör, slangar och kranar.
- Notera eventuella frostskador.

BEFORE LAUNCHING

- Remove the tarpaulin or vinter cover in good time before the launching.
- Wash the hull with a normal boat shampoo and soft brush. NOTE! The shampoo must not contain chlorine.
- Wax the freeboard and superstructure if necessary. Use a normal boat wax.
- If there are any small scratches or any of the gel coat surface has become dull, this can be rectified by using a rubbing compound before polishing.
- Paint the bottom with Anti-fouling.
- If the batteries are removed, put them back and connect them. Check the batteries for charge and electrolytic level.
- Check all cables, clamps, engine brackets and other brackets.
- Check the steering before launching.
- Check the instrumentation.
- Close all water and engine system drainage plugs.
- Check that the engine cooling system's seacocks are open.
- Check all pipes, hoses and cocks.
- Make a note of any frost damage.

VOR DEM ZUWASSERLASSEN

- Vor dem Starten entfernen Sie die Plane rechtzeitig.
- Den Rumpf mit einem gewöhnlichen Shampoo und einer weichen Bürste waschen. HINWEIS! Das Shampoo darf kein Chlor enthalten.
- Den Freibord und Überbau, bei Bedarf wachsen. Verwenden Sie ein gewöhnliches Boot Wachs.
- Kleinere Risse oder matte Flächen im Gelcoat können durch Verwendung eines gröberen Wachses (Rubbing) an diesen Stellen vor dem Polieren ausgebessert werden.
- Malen Sie die Unterseite mit Antifouling.
- Wenn die Batterien herausgenommen wurden, diese wieder montieren und den Flüssigkeitsfüllstand in den Zellen messen. Den Zustand der Batterien kontrollieren.
- Alle Kabel, Klemmen, Motorhalterungen und sonstigen Halterungen überprüfen.
- Überprüfen Sie die Steuerung.
- Die Instrumente überprüfen.
- Alle Ablassstopfen für Wasser und Motoranlage schließen.
- Kontrollieren, ob die Bodenventile für die Seewasserkühlung geöffnet sind.
- Alle Rohre, Schläuche und Hähne überprüfen.
- Auf eventuelle Frostschäden achten.

LYFT OCH TRANSPORT

LYFT

Använd alltid ett välrenommerat båtvarv för att lyfta din båt. Kontrollera också att bolaget har tillräcklig försäkring för arbetet.

Då stropparna hakats på kranens lyftkrok bör de säkras i för och akter med linor till respektive förtöjningsbeslag för att förhindra lyftstropparna att glida.

VIKTIGT! Lyftoket skall ha samma bredd som båten.

FÖRSIKTIGHET

Iakttag alltid största försiktighet vid och omkring båten när den lyfts. Var uppmärksam på loggivarens placering så att den inte skadas. Se till att skydda skrovsidan för att undvika skador. Lyftstropparnas placering kan behöva justeras efter hur båten är lastad.

TRANSPORT

Anlita alltid en auktoriserad firma när båten behöver transporteras på land. Se till att företaget har de nödvändiga försäkringar som krävs så att Ni har ett fullgott skydd.

LIFTING AND TRAILING

LIFTING

Always use a reputable boatyard to haul out your boat. Also make sure the company has adequate insurance and third party indemnity cover.

When the straps have been attached to the lifting hook on the crane they should be secured with lines fore and aft to the mooring bollards to prevent the lifting straps from sliding.

IMPORTANT! The lifting beam should be exactly same width as the boat.

CAUTION

Always take great care near and around the yacht when lifting. Note the location of the log transducer to avoid damaging it. Protect the hull sides to avoid chafing or other damages to the hull. The position of the slings may need adjusting depending on how the boat is loaded.

TRAILING

Always use a reputable boat transport company for transporting the boat on land. Make sure the company has adequate insurance and third party indemnity cover.

HEBUNG UND LANDTRANSPORTE

HEBUNG

Verwenden Sie immer eine seriöse Werft zu heben Ihre Boot. Vergewissern Sie sich außerdem hat das Unternehmen ausreichend zu versichern und Dritten die Deckung.

Wenn die Gurte im Kranhaken sitzen müssen sie am Bug und Heck mit Seilen an den Pollern gesichert werden, damit sie nicht abgleiten können.

HINWEIS! Die Hebebalken müssen der Breite des Bootes entsprechen.

VORSICHT

Seien Sie sehr vorsichtig, wenn das Boot gehoben wird. Beachten Sie die Platzierung des Loggebers, damit er nicht beschädigt wird. Schützen Sie die Rumpfseiten, um Schäden zu verhindern. Justieren Sie je nach Bootslast die Position der Tragegurte.

LANDTRANSPORTE

Lassen Sie ev. Landtransporte nur von autorisierten Transporteuren ausführen. Kontrollieren Sie, ob die Firma die erforderlichen Versicherungen besitzt.

Onnittelut uudelle veneellenne! Omistatte nyt Ryds valmistaman laatutuotteen, joka täyttää korkeimmat turvallisuus- ja laatuvaatimukset.

Tämän omistajan käsikirjan tarkoituksena on auttaa Teitä käsittelemään venettänne turvallisesti ja miellyttävästi. Käsikirja sisältää tietoa veneen yksityiskohdista sekä tietoa veneen käytöstä ja varusteiden hoidosta. Teidän kannattaa lukea tämä ohjekirja huolellisesti ja tutustua veneeseenne ennen sen käyttöä.

Omistajan käsikirja ei luonnollisestikaan ole merimiestaitojen tai veneilyturvallisuuden kurssi. Kehotamme lukemaan käsikirjan huolellisesti ja tutustumaan veneeseenne ennen sen käyttöönottoa. Jos tämä on ensimmäinen veneenne tai tämä venetyyppi on Teille uusi, pyydämme Teitä oman mukavuutenne ja turvallisuutenne vuoksi varmistamaan, että osaatte käsitellä venettä, ennen kuin lähdette vesille ensimmäistä kertaa. Veneen myyjä, venekerhot tai kansalliset moottorivene- tai purjehtijaliitot antavat mielellään tietoja paikallisista veneilykouluista tai suosittelevat päteviä opettajia.

Varmista, että odotettavissa tuuli ja aallot ovat vastaavat CE-luokan oman aluksen, ja että sinä ja miehistö voi käsitellä veneen näissä olosuhteissa.

Поздравляем с приобретением новой яхты! Теперь вы являетесь владельцем качественного продукта от Ryds Båtindustri AB, произведенного по высочайшим стандартам безопасности и качества.

Цель настоящего руководства – помочь вам в комфортном и безопасном использовании вашей яхты. Оно содержит информацию о практическом использовании и техническом обслуживании судна. Оно обеспечит вас детальной информацией, включая технические данные, информацию о встроенных системах, и общие данные о другом бортовом оборудовании. Мы рекомендуем вам внимательно прочесть руководство и ознакомиться с вашей лодкой перед тем, как начать ею пользоваться.

Настоящее руководство владельца не является курсом судовождения или безопасности плавания. Если это ваша первая яхта, или если ранее вы не сталкивались с таким типом судна, в ваших интересах будет приобрести навыки эксплуатации и обслуживания судна прежде, чем вы „примете командование“ яхтой. Ваш дилер, национальная яхтенная федерация, или яхт-клуб с удовольствием порекомендуют вам местные капитанские курсы или компетентного инструктора.

Убедитесь в том, что ожидаемый ветер и волнение будут соответствовать CE категории вашего судна, и что вы и ваш экипаж способны управляться с судном в этих условиях.

Varmistakaa, että odotettavissa olevat tuuli- ja aallokkoolosuhteet vastaavat veneenne suunnittelukategoriaa, ja että Te ja miehistönne pystytte hallitsemaan venettänne kyseisissä olosuhteissa. Suunnittelukategorioitan C vastaavat tuuli- ja aallokko-olot yltävät myrskystä kovaan tuuleen, joissa on poikkeuksellisten aaltojen ja puuskien vaara. Vaikka veneenne on suunniteltu niihin, ne ovat vaarallisia olosuhteita, joissa voi tyydyttävästi operoida vain pystyvä, hyväkuntoinen ja koulutettu miehistö, joka käyttää hyvin ylläpi-dettyä venettä.

Даже если ваша яхта имеет нужную категорию, условия волнения и ветра, соответствующие категориям C, и разнящиеся от серьезного шторма для категории A до сильного ветра, как максимум, для категории C могут подвергнуть вас опасности блуждающих волн и порывов ветра. Поэтому только компетентный, слаженный и обученный экипаж, использующий хорошо оснащенное судно, может успешно действовать в таких опасных условиях.

Omistajan käsikirja ei ole yksityiskohtainen huolto-tai vianetsintä-opas. Ongelmatapauksissa ottakaa yhteyttä veneen valmistajaan tai valmistajan edustajaan. Käyttäkää aina päteviä ja koulutettuja henkilöitä huoltoon, korjauksiin ja muutostöihin. Muutokset, jotka voivat vaikuttaa veneen turvallisuusominaisuuksiin, tulee arvioida, toteuttaa ja dokument-oida pätevien henkilöiden toimesta. Veneen valmistajaa ei voida pitää vastuullisena muutoksista, joita se ei ole hyväksynyt.

Эта инструкция владельца не является детальным руководством по обслуживанию или устранению неисправностей. В случае возникновения трудностей, обращайтесь к производителю судна или к его представителям. Обслуживание и ремонт должны производиться только хорошо известными компаниями. Мы не рекомендуем модифицировать яхту, и Ryds не может нести ответственность за произведенные модификации.

Veneen omistaja on velvoitettu tiedostamaan paikalliset ja kansainväliset vaatimukset koskien veneen miehistöä, varusteita sekä kuljettamista.

Владелец судна должен быть осведомлен о местных требованиях к экипажу, оборудованию и управлению судном и выполнять их.

Veneen kuljettamiseen vaaditaan joissain maissa ajokortti tai valtuutus, sekä niissä voi olla voimassa myös erityissäännöksiä.

В некоторых странах требуется наличие судового билета или разрешения, а также выполнение специальных требований, имеющих законную силу.

Pitäkää veneenne aina hyvässä kunnossa ja ottakaa huomioon kuluminen vanhenemisen ja kovan käytön tai väärinkäytön seurauksena. Mikä tahansa vene - riippumatta sen vahvuudesta - voi vaurioitua merkittävästi, mikäli sitä ei käytetä asianmukaisesti. Tämä ei sovi turvalliseen veneilytapaan. Mukauttakaa aina veneen nopeus ja suunta aallokko-oloihin.

Всегда обслуживайте ваше судно надлежащим образом, принимая в расчет ухудшение потребительских свойств, которое происходит со временем из-за интенсивной или неправильной эксплуатации. Любое судно, независимо от того, насколько оно прочно, может быть серьезно повреждено, будучи использованным ненадлежащим образом. Это не совместимо с безопасным плаванием. Всегда сообразуйте скорость и курс судна в соответствии с условиями плавания.

Mikäli veneenne on varustettu pelastuslautalla, lukekaa sen käyttöohjeet tarkasti. Veneessä tulisi olla mukana asiaankuuluvat turvavarusteet veneen tyypin, sääolosuhteiden jne. mukaan. Nämä varusteet ovat joissain maissa pakollisia. Miehistön tulisi olla tutustunut kaikkien turva-varusteiden käyttöön ja hätämanööveerauksesta (veteen pudonneen pelastaminen, hinaus jne.). Purjehduskoulut ja -seurat järjestävät säännöllisesti pelastusharjoituksia.

Если ваше судно оснащено спасательным плотом, внимательно изучите инструкцию по его применению. Судно должно иметь на борту соответствующее спасательное оборудование (спасательные жилеты и т.д.) согласно типу судна, погодным условиям и т.д. В некоторых странах, наличие такого оборудования обязательно. Экипаж должен быть знаком с использованием спасательного оборудования и аварийными маневрами (подбор человека за бортом, буксировка и т. д.), яхтенные школы и клубы регулярно проводят занятия по этой теме.

Veneenne varustus voi poiketa tämän käsikirjan kuvissa ja piirroksissa käytetystä varustuksesta. Tämä voi johtua esim. valituista lisävarusteista tai muutoksista jotka on otettu käyttöön tämän ohjekirjan valmistumisen jälkeen. Suosittelemme ottamaan yhteyttä jälleenmyyjäänne saadaksenne täydentävät ohjeet puuttuvista varusteista.

Ваша яхта может отличаться от настоящего описания, например из-за наличия дополнительного оборудования или позднейших модификаций. За дополнительной информацией обращайтесь к местному дилеру.

Säilyttäkää tämä käsikirja varmassa paikassa ja luovuttakaa se uudelle omistajalle, mikäli myytte veneenne.
Mikäli käsikirja katoaa tai tuhoutuu, voitte tilata uuden kopion jälleenmyyjältänne.

Пожалуйста, храните настоящее руководство в надежном месте и передайте его новому владельцу в случае перепродажи судна. В случае потери или уничтожения настоящего руководства, новое может быть заказано у местного дилера.

Takuuehdot sekä reklamaatiokäytäntö on eritelty kauppasopimuksessa. Mukana tulleet takuulomakkeet on täytettävä ja palautettava takuun voimassaolon vahvistamiseksi.

Гарантийные условия и порядок подачи рекламаций указаны в договоре продажи. Бланк гарантийного талона следует заполнить и отправить в Ryds для подтверждения гарантии.

Tilauksen sisältö käy ilmi kauppa-sopimuksesta tai tilauskirjasta. Mikäli veneessä tai sen varusteissa ilmenee vika, tarkistakaa huoltokirjoista toimenpiteet sekä miten vika on korjattavissa. Epäselvissä tapauksissa ottakaa aina yhteyttä jälleenmyyjäänne.

Более детальная информация о яхте содержится в договоре/счете на покупку. В случае возникновения неисправности яхты или какой-либо из систем, сверьтесь с соответствующим параграфом сервисной документации о том, как и где можно устранить неисправность. По всем возникающим вопросам связывайтесь с вашим дилером.

Huomioikaa että veneenne on vapaa-ajan vene eikä sovellettu ammattimaiseen käyttöön.

Помните, пожалуйста, что ваша яхта Ryds является прогулочным судном и не предназначена для профессионального использования.

Tarkennukset, rakennetieto sekä illustraatiot tässä julkaisussa eivät ole sitovia. Pidätämme oikeuden muutoksiin.

Göteborg 2010-09-10

Ryds Båtindustri AB не несет ответственности за спецификации, данные о конструкции и иллюстрации в этом документе. Производитель оставляет за собой право менять содержание настоящего документа без предварительного уведомления.

Гётеборг 2010-09-10

JOHDANTO

Käsikirja on laadittu ISO-standardin 10240:2 mukaisesti. Käsikirjassa käytettävät symbolit:

Varoittaa sellaisen vakavan vaaratekijän olemassaolosta, joka aiheuttaa erittäin todennäköisesti kuoleman tai pysyvän vammautumisen jos riittävää varovaisuutta ei noudateta.

Noudattakaa varovaisuutta estääksenne vahingon, joka voi aiheuttaa kuoleman tai pysyvän vamman.

Noudattakaa varovaisuutta henkilövahinkojen sekä veneen ja varusteiden vaurioitumisen estämiseksi.

ВВЕДЕНИЕ

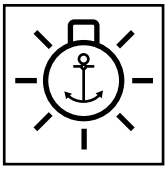
Настоящее руководство соответствует стандарту ISO 10240:2004. В этом руководстве используются следующие символы:

Означает, что существует чрезвычайная опасность, которая с высокой вероятностью приведет к смерти или необратимым увечьям, если не будут приняты соответствующие меры безопасности.

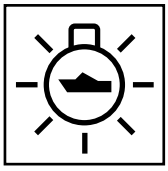
Означает, что существует опасность ранения или смерти, если не будут приняты надлежащие меры предосторожности.

Означает напоминание об осторожности или привлекает внимание к опасным действиям, которые могут привести к травме, повреждению судна или его компонентов, а также ущербу окружающей среде.

SYMBOLI СИМВОЛЫ

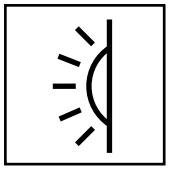


Ankkurivalo
Якорный огонь



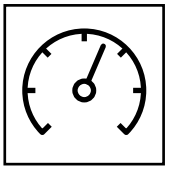
Ajovalot
Ходовые огни

Sisävalo
Внутреннее освещение

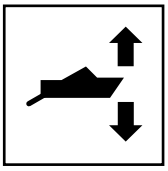


Mittaristovalot
Панель фары

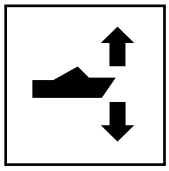
Äänitorvi
Горн



Mittari
Приборы

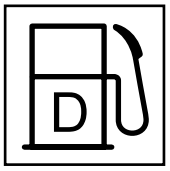


Trimmitaso
Транцевые плиты



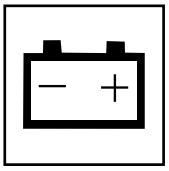
Powertrim
Powertrim

Lyijytön bensiini
Бензин, не содержащий свинца

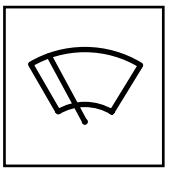


Dieselpolttoaine
Дизельное топливо

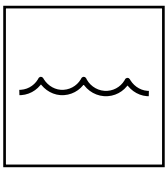
Polttoaineanturi TP/PP
Датчик топливного бака прав./лев. борта



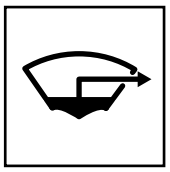
Akku
Аккумулятор



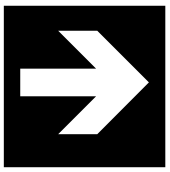
Tuulilasinpyyhin
Очиститель лобового стекла



Makeavesi
Пресная вода



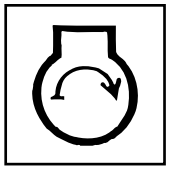
Pilssipumppu
Трюмная помпа



Hätäpoistumistie
Аварийный выход

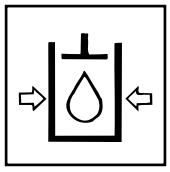
Moottoritilan tuuletin
Вентилятор, моторном отсеке

Esilämmitys, diesel
Предварительного нагрева, дизель

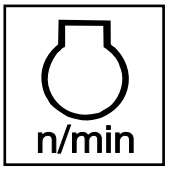


Käynnistysmoottori
Стартер

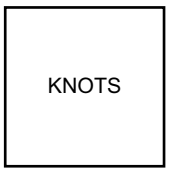
Lämpötila
Температура



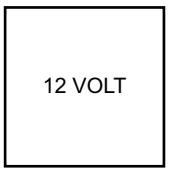
Öljynpaine
Давление масла



Käyntinopeus
Двигатель революции



Solmumittari
Узла метро



Pistorasia
12V-выходной

Varalla
Заповедник

CE-KATEGORIA

Kuhunkin kategoriaan kuuluvien veneiden on oltava niin suunniteltuja ja rakennettuja, että ne säilyttävät kuvatuissa olosuhteissa vakautensa ja nosteensa sekä täyttävät muut ilmoitetut sovellettavat olennaiset vaatimukset ja että niitä on helppo ohjailla.

C. Rannikko

Suunniteltu lähellä rannikkoa, suurilla lahdilla, jokisuistoissa, järvillä ja joilla tapahtuville matkoille, joiden aikana tuulen voimakkuus saattaa olla enintään 6 boforia ja merkitsevä aallonkorkeus enintään 2 metriä.

D. Suojaisat vedet

Veneen on suunniteltu suojaisilla rannikkovesillä, pienillä lahdilla, pienillä järvillä, joilla ja kanavilla sään asti, ja myös tuulen voimakkuus 4 ja merkitsevä aallonkorkeus enintään ja mukaan lukien 0,3 m, aaltojen max 0,5 metrin korkeudella, esimerkiksi ohi kulkevien alusten.

Merkitsevä aallonkorkeus. Merkitsevä aallonkorkeus on keskimääräinen korkeus korkeimman kolmasosa aallot, joka vastaa likimain aallonkorkeus arvioi kokenut tarkkailija. Jotkut aallot on kaksinkertainen korkeus.

СЕ КАТЕГОРИИ

Яхты каждой категории должны быть спроектированы и построены так, чтобы сохранять остойчивость, плавучесть и другие существенные параметры, а также иметь хорошую управляемость при следующих условиях.

C. Прибрежные воды

Это судно спроектировано для плавания при силе ветра до 6 баллов по шкале Бофорта и соответствующем волнении (значительная высота волны до 2 м). С подобными условиями можно столкнуться в открытых внутренних водоемах, в устьях рек, и в прибрежных водах при среднем волнении.

D. Защищенных вод

Крафт предназначен для путешествий на защищенных прибрежных водах, небольшие заливы, небольших озер, рек и каналов в погодных условиях до, в том числе и силе ветра 4 и значительных высот волн до и включая 0,3 м, с редкими волнами макс 0,5 м в высоту, например, от проходящих судов.

Значительная высота волны. Значительной высотой волны являетсясредняя высота одной трети наибольших волн, что примерно соответствует высоте волны, рассчитанной опытным наблюдателем. Некоторые волны могут быть вдвое выше.

TUNNISTAMINEN

Jokainen vene on varustettu ainukertaisella tunnistekoodilla, joka on muodostettu alla olevan kuvauksen mukaisesti. Koodi sovelletaan keskellä perässä. Se luetaan seuraavasti esimerkki:

SE – RYDCW123H202

SE	Valmistusmaa
-	Yhdysviiva
RYD	Valmistaja: Nimbus=NIM Paragon=PRG Ryds=RYD Storebro=SRC
CW	Venemalli
123	Venenumero
H	Valmistuskuukausi : A=Tammikuu, B=Helmikuu, jne.
2	Valmistusvuosi 2002
02	Vuosimalli

ИДЕНТИФИКАЦИЯ

Каждая яхта снабжена уникальным идентификационным кодом (CIN-код) включающим 14 знаков плюс дефис. Этот код применяется к центру кормы. Читается он следующим образом(пример):

SE – RYDCW123H202

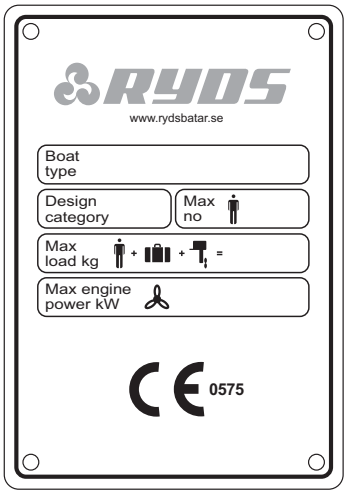
SE	Страна происхождения
-	дефис
RYD	Производитель: Nimbus=NIM Paragon=PRG Ryds=RYD Storebro=SRC
CW	Модель яхты
123	Номер яхты
HE	Месяц выпуска: A=Январь, B=Февраль, и т.д.
2	Год выпуска 2002
02	Модельный год

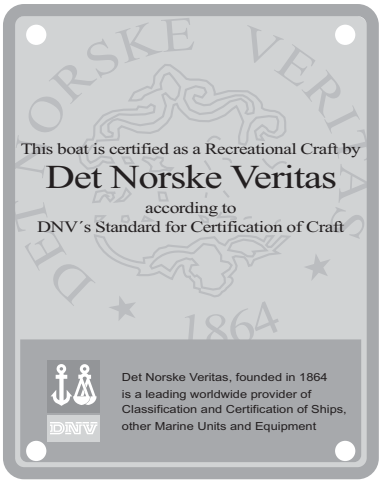
VALMISTAJAN KILPI JA DNV-SERTIFIOINTIKILPI

DNV (Det Norske Veritas) Box 6046, SE-171 06 Solna, Ruotsi tyyppihyväksyy kaikki veneet DNV´s Standard for Certification of Craft - määräysten mukaisesti. Tämän lisäksi DNV seuraa tuotteiden laatua säännöllisillä käynneillä valmistajien luona. DNV:n sininen kilpi on asennettu lähelle veneen ohjaamoa. Valmistajan kilvessä on seuraavat tiedot:

ШИЛЬДИК ПРОИЗВОДИТЕЛЯ И ШИЛЬДИК СЕРТИФИКАЦИИ DNV

Благодаря сотрудничеству с DNV (Det Norske Veritas) Box 6046, S-171 06 Solna, все лодки одобрены в соответствии с Правилами DNV, стандарт для сертификации судов. Помимо этого, DNV осуществляет инспекцию производства посредством регулярного инспектирования производителей. Шильдик сертификата DNV расположен вблизи поста управления яхтой. Шильдик производителя содержит следующую информацию:




This boat is certified as a Recreational Craft by
Det Norske Veritas
according to
DNV´s Standard for Certification of Craft
1864
Det Norske Veritas, founded in 1864 is a leading worldwide provider of Classification and Certification of Ships, other Marine Units and Equipment
DNV

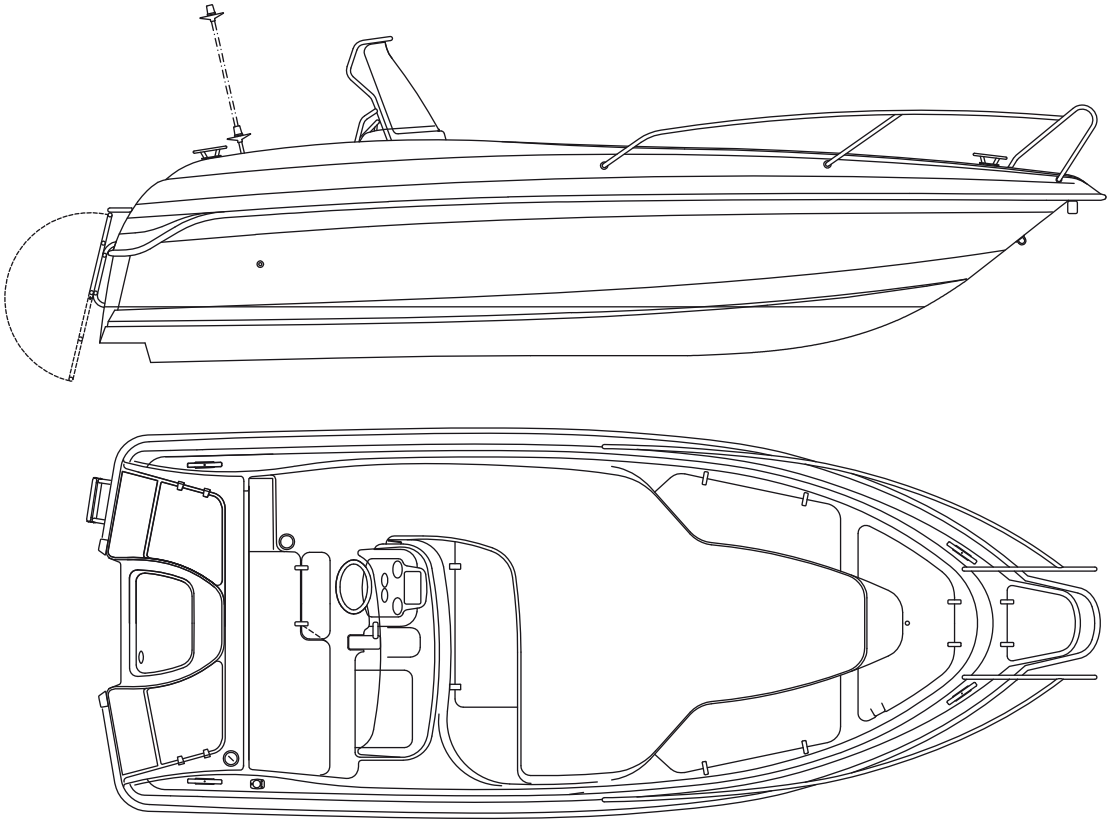
Boat type	Venemalli	Boat type	Модель яхты
Boat design category	Venekategoria. Katso lisätiedot luvusta CE-kategoria.	Boat design category	См. отдельное описание CE категорий
Max. no	Veneen suurin henkilömäärä	Max. no	Макс. количество персон на борту
Max. load	Kantavuus. Henkilöiden paino sisältäen matkatavarat mutta ei polttoainetankin sisältöä	Max. load	Макс. вес персон и багажа, исключая содержимое встроенных баков
Max. engine power	Suurin teho potkuriakselin	Max. engine power	Максимальная мощность на гребных валов
0575	Ilmoitettu laitos (DNV)	0575	Уполномоченны м органом (DNV)

VAROITUS Älä ylitä max. suositeltava henkilömäärä. Lukumäärästä riippumatta aluksella olevien henkilöiden, henkilöiden kokonaispainon ja equipm. saa koskaan ylittää max. suositeltu kuormitus. Käytä aina paikat / istuma varattuihin kenttiin.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ Не превышайте макс. рекомендованное количество персон на борту. Независимо от количества персон на борту, общий вес пассажиров и оборудования не должен превышать макс. рекомендованную нагрузку. Всегда используйте штатные сиденья/зоны размещения.

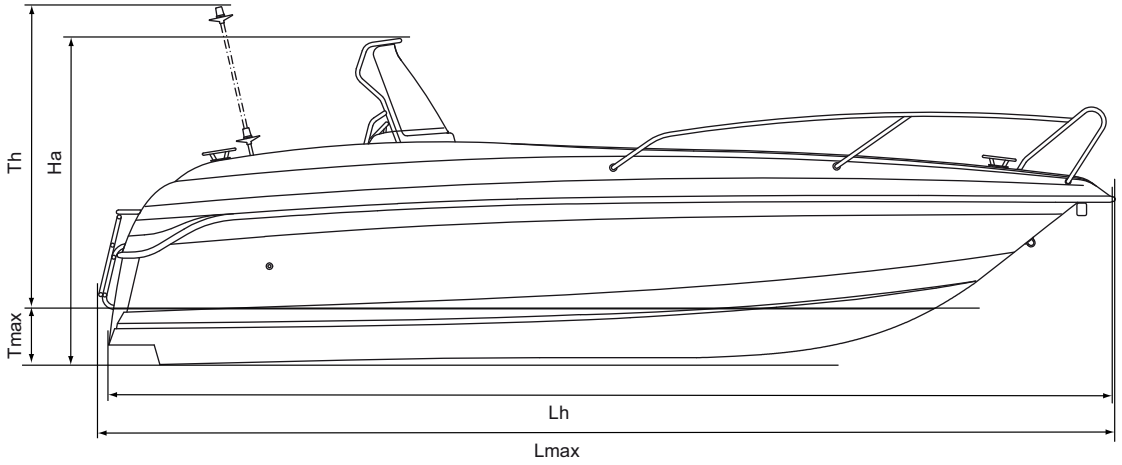
YLEISJÄRJESTELY ВНЕШНИЙ ВИД

618 GTI



R618GTI-900

HUVIVENEEN TIEDOT	ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ
Venemalli: Ryds 618 GTI	Модель яхты: Ryds 618 GTI
CE-kategoria: C	CE категория: C
Henkilöluku: 5	Макс. 5 персон на борту
Suunnittelu / rakentaminen: John H.V. Lindblom	Дизайн / Строительство: John H.V. Lindblom
Valmistaja: Ryds Båtindustri AB, Strandvägen 4, S-360 10 Ryds, Sweden	Производитель: Ryds Båtindustri AB, Strandvägen 4, S-360 10 Ryds, Sweden



R618GTI-900

Lmax	6,14 m	Veneen suurin pituus / Макс. длина
Lh	6,12 m	Rungon pituus / Длина корпуса
Bmax	2,38 m	Suurin leveys / Макс. ширина
Bh	2,36 m	Rungon leveys / Ширина корпуса судна
Ha	2,10 m	Suurin korkeus vesilinjasta mitattuna / Макс. высота над ватерлинией
Th	3,00 m	Kuljetuskorkeus ilman alustaa / Транспортная высота без кильблоков
Tmax	0,75 m	Suurin syväys, moottori ei sisälly / Макс. осадка, Двигатель не включены
MLDC	1650 kg	Uppouma / Макс. вес судна с макс. нагрузкой, включая содержимое встроенных баков
MLCC	1050 kg	Paino vene, ilman kuormaa mutta raskainta suositeltu perämoottori / Лодка вес без груза, но с наибольшей допустимой подвесным мотором.
MMTL	600 kg	Suurin kuorma täysillä tankeilla / Макс. нагрузка (топливо, вода, пассажиры, провизия и т.д.)
Mt	1200 kg	Suurin veneen paino kuljetuksen aikana / Максимальный вес лодки во время транспортировки
	235 kg	Max. Moottorin paino / Максимум вес двигателя

MUISTUTUS! Koskaan ylittää suurinta suositeltua kuormaa. Aina ladata aluksen huolellisesti ja jakaa kuormat säilyttää asianmukainen suunnittelu päättyy (noin taso). Vältä raskaan korkealla kannella tai kattoon ohjaushyttiin. Ylikuormitus voi vahingoittaa moottoria, vaikka pois päältä.

ВНИМАНИЕ! Никогда не превышайте максимально рекомендованные нагрузки. Всегда загружайте корабль тщательно и распространять нагрузок для поддержания надлежащего дизайна отделки (примерно уровень). Избегать размещения тяжелого веса высоко на палубу или крышу рулевой рубки. Перегрузка может повредить двигатель, даже когда отключается.

VAROITUS! Käytä perävaunu soveltuu aluksen ja sen paino, kun kuljetetaan.

ВНИМАНИЕ! Всегда использовать прицеп подходит для корабля и его вес при транспортировке лодки.

MOOTTORI	ТРАНСМИССИЯ
	Moottoriteho (akseliteho) / Мощность на валу
100 kW	Max moottoriteho (akseliteho) / Макс Мощность на валу
	Moottorityyppi / Тип двигателя
	Moottorin nro / № двигателя
	Vetolaitetyyppi / Тип редуктора
	Välitys / Коэффициент уменьшения
	Vetolaitteen nro / № защиты
	Potkuri / пропеллера
	Avain nro / № Ключ

GELCOAT	ГЕЛЬКОУТ
	Runko / Корпус
	Kansi / Палуба
	Instrumenttimoduuli / Приборная панель

SÄILIÖIDEN TILAVUUDET	ЕМКОСТЬ БАКОВ
90 l	Polttoainetankki / Топливный бак
	Makeavesitankki (lisävaruste) / Бак с пресной водой (дополнительное оборудование)
	Lämminvesivaraaja / Бак горячей воды
	Jätevesitankki / Бак сточных вод

SÄHKÖJÄRJESTELMÄ 12V	ЭЛЕКТРОСЕТЬ 12В
1*12V 77Ah	Akut / Аккумулятор

VAROITUS! Älä käytä tehokkaampi moottori kuin suurin suositeltu teho.

ВНИМАНИЕ! Никогда не используйте более мощный двигатель, чем максимальная рекомендуемая власти.

VAATIMUSTENMUKAISUUDEN VAKUUTUS

ДЕКЛАРАЦИЯ СООТВЕТСТВИЯ

Vaatimustenmukaisuuden vakuutus huviveneen suunnittelun, rakenteen ja melupäästöjen osalta direktiivin 94/25/EY kuten muutettuna direktiivillä 2003/44/EY mukaisesti.

Försäkran om överenstämmelse för fritidsbåt gällande design-, konstruktions- och bullerkrav enligt Direktiv 94/25/EG och 2003/44/EG.

Valmistajan nimi: Ryds Båtindustri AB
Tillverkarens namn

Osoite: Strandvägen 4
Address

Paikkakunta: Ryd **Postinumero:** 360 10 **Maa:** Sweden
Ort Postnummer Land

Valtuutetun edustajan nimi (jos käytetty): _____
Namn på auktoriserad representant (om tillämpligt)

Osoite: _____
Address

Paikkakunta: _____ **Postinumero:** _____ **Maa:** _____
Ort Postnummer Land

Ilmoitetun laitoksen nimi suunnittelun ja rakentamisen osalta (jos vaaditaan): DNV
Namn på det anmälda organet som deltagit i kontrollen av konstruktion och tillverkning (om tillämpligt)

Osoite: Veritasveien 1
Address

Paikkakunta: Hövik **Postinumero:** 1322 **Maa:** Norway **ID Numero**:0575
Ort Postnummer Land ID Nummer

EY-tyyppitarkastustodistus numero: **RCD-B-1004** **Päiväys: (pp/kk/vv)** / /
EG-typintyg certifikatnummer Datum (dag/mån/år)

Ilmoitetun laitoksen nimi melu- ja pakokaasupäästöjen osalta (jos vaaditaan): _____
Namn på det anmälda organet som deltagit i kontrollen av bullerkraven (om tillämpligt):

Osoite: _____
Address

Paikkakunta: _____ **Postinumero:** _____ **Maa:** _____ **ID Numero**:
Ort Postnummer Land ID Nummer

Valmistuksen arvioinnissa käytetty moduuli: **[ ]A** **[ ]Aa** **[ ]B+C** **[ ]B+D** **[ ]B+E** **[X]B+F** **[ ]G** **[ ]H**
Använd modul för kontroll av konstruktion

Päästöjen arvioinnissa käytetty moduuli: **[ ]A** **[ ]Aa** **[ ]G** **[ ]H**
Använd modul för kontroll av buller

Muut sovelletut direktiivit: _____
Andra direktiv som tillämpats

HUVIVENEEN TIEDOT
BESKRIVNING AV FRITIDSBÅTEN

Veneen tunnistenumero (CIN):
Båtens ID nummer (CIN)

S	E	-	R	Y	D	C	X								

Huviveneen merkki • fritidsbåtens märke**:** Ryds

Malli ja numero • typ och nummer**:** 618 GTI

Venetyyppi • Båttyp**:**
[ ] purjevene • segelbåt [X] moottorivene • motorbåt
[ ] ilmatäytteinen • uppblåsbar
[ ] muu (tarkenna) • annat (specificera): _____

Runkotyyppi • skrovtyp**:**
[X] yksirunko • enkelskrov [ ] monirunko • flerskrov
[ ] muu (tarkenna) • annat (specificera): _____

Rakennusmateriaali • Konstruktionsmaterial:
[ ] alumiini, alumiiniseokset • aluminium, aluminiumlegeringar
[X] muovi, lujitemuovi • plast, fiberarmerad plast
[ ] teräs, terässeokset • stål, stållegeringar [ ] puu • trä
[ ] muu (tarkenna) • annat (specificera): ____

Suunnittelukategoria • Designkategori**:** **A[ ] B[ ] C[X] D[ ]**

Koneteho • motorstyrka: Max. suositeltu • Max rekommenderat**: 100kW,**
Asennettu (jos sovellettavissa) • installerad (om tillämpligt)**: kW**

Rungon pituus L_h: 6,12 **m** **Rungon leveys B_h:** 2,36 **m** **Syväys T:** 0,75 **m**
Skrovlängd Skrovbredd Djupgående

Pääasiallinen propulsio • Typ av huvudsaklig framdrivning**:**
[ ] purje • segel [X] bensiinimoottori • bensinmotor
[ ] dieselmoottori•dieselmotor [ ] sähkömoottori • elektrisk motor
[ ] airot • åror
[ ] muu (tarkenna) • annat (specificera): _____

Moottorityyppi • motortyp**:**
[X] perämoottori • utombordare [ ] sisämoottori • inombordare
[ ] z- tai perävetolaite ilman sisäänrakennettua pakokaasujärjestelmää • z- eller aquadrev utan inbyggt avgassystem
[ ] z- tai perävetolaite sisäänrakennetulla pakokaasujärjestelmällä • z- eller aquadrev med inbyggt avgassystem
[ ] muu (tarkenna) • annat (specificera): _____

Kansi • Däckning
[ ] katettu • däckad [ ] osittain katettu • delvis däckad
[X] avoin • öppen
[ ] muu (tarkenna) • annat (specificera): _____

Tämä vaatimustenmukaisuusvakuutus on tehty täysin valmistajan vastuulla. Vakuutan valmistajan nimissä, että yllämainittu huvivene täyttää kaikki sovellettavissa olevat olennaiset turvallisuusvaatimukset määrätyllä tavalla ja on yhdenmukainen myönnetyn EY-tyyppitarkastustodistuksen kanssa. Denna försäkran om överensstämmelse är utfärdad på tillverkarens eget ansvar. Jag försäkrar på uppdrag av tillverkaren att nämnda fritidsbåt uppfyller alla tillämpliga säkerhetskrav som de redovisat i detta dokument samt överensstämmer med det angivna EG-typintyget som utfärdats.

Nimi ja toimi: Tom Kühne, Prod. Manager
Namn och verksamhet

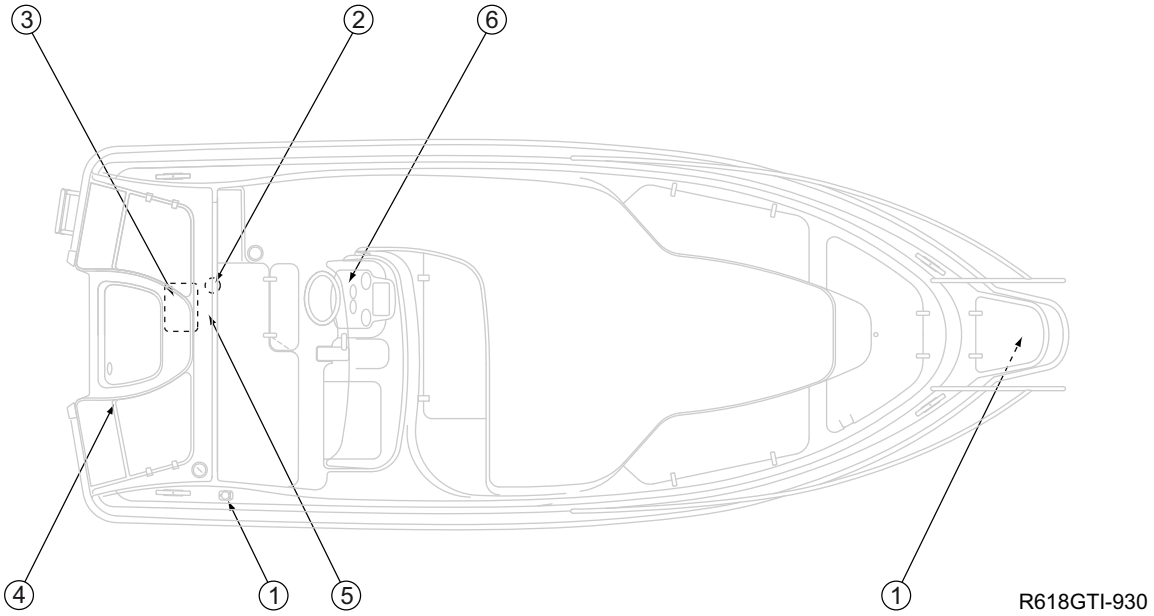
Allekirjoitus ja titteli: CEO
Namnunderskrift och titel

Paikka ja aika (pp/kk/vv) • Ort och datum (dag/månad/år)**: 10/06/05**

Olennaiset turvallisuusvaatimukset Väsentliga säkerhetskrav (viittaus Direktiivin liitteen 1 numerointiin – referens till numrering av Direktivets bilaga 1)	Standardit • Standarder	Muu käytetty normitus • Andra normgivande dokument metoder	Tekniset asiakirjat • Teknisk dokumentation	Tarkenna • Specificera (*: pakolliset Standardit • obligatoriska standarder)
Yleiset vaatimukset • Allmänna krav **(2)**	[X]			EN ISO 8666 2002 *
Veneen tunnistenumero • Båtens ID nummer – CIN (2.1)	[X]			EN ISO 10087:2006 *
Valmistajan kilpi • Tillverkarskylt (2.2)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 14945:2004
Laidan yli putoamisen ehkäiseminen ja veneeseen uudelleen nouseminen • Skydd mot att falla över bord och åter ta sig ombord (2.3)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 15085:2003 + A1 2009
Näkyvyys pääasialliselta ohjailupaikalta • Sikt från huvudstyrplatsen (2.4)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 11591:2000
Käyttäjän käsikirja • Ägarhandboken (2.5)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 10240:2004
Rakenteeseen, lujuuteen, ja tiiviyteen liittyvät vaatimukset • Integritet, skrovstyrka och övriga konstruktionskrav **(3)**				
Rakenne • Struktur (3.1)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 12215-1:2000, 12215-4:2004, 12215:2008, 12215-6:2008
Vakavuus ja varalaita • Stabilitet och fribord (3.2)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 12217-1:2002
Kelluvuus • Reservdeplacement och flytmedel (3.3)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 12217-1:2002
Rungon, kannen ja kansirakenteiden aukot • Öppningar i skrov, däck och överbyggnad (3.4)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 9093-1:1997
Vedellä täyttyminen • Inträngande vatten (3.5)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 15083:2003
Valmistajan suositus suurimmasta sallitusta kuormasta • Tillverkarens rekommenderade maksimala last (3.6)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 14946:2001
Pelastuslautan säilytys • Stuvningsutrymme för livbåt (3.7)	[ ]	[ ]	[X]	TF
Poistumistie • Utrymning (3.8)	[ ]	[ ]	[ ]	
Ankkurointi, kiinnittäminen ja hinaaminen • Ankring, förtöjning och bogsering (3.9)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 15084:2003
Ohjausominaisuudet • Manöveregenskaper **(4)**	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 11592:2001
Koneet ja moottoritilat • Motor och motrorrum **(5.1)**				
Sisämoottorit • Inombordsmotor (5.1.1)	[ ]	[ ]	[ ]	
Tuuletus • Ventilation (5.1.2)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 11105:1997
Suojaamattomat osat • Utsatta delar (5.1.3)	[ ]	[ ]	[X]	TF
Perämoottorin käynnistyminen • Start av utombordsmotor (5.1.4)	[ ]	[ ]	[ ]	
Polttoainejärjestelmä • Bränslesystem **(5.2)**				
Yleistä polttoainejärjestelmästä • Allmänt om bränslesystem (5.2.1)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 10088:2009
Polttoainetankit • Bränsletankar (5.2.2)	[ ]	[ ]	[ ]	
Sähköjärjestelmä • Elektriska system **(5.3)**	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 10133:2000
Ohjausjärjestelmä • Styrsystem **(5.4)**				
Yleistä ohjausjärjestelmästä • Allmänt om styrsystem (5.4.1)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 10592:1995 + A1:2000
Varajärjestelmät • Nödutrustning (5.4.2)	[ ]	[ ]	[ ]	
Kaasulaitteet • Gassystem **(5.5)**	[ ]	[ ]	[ ]	
Palontorjunta • Brandskydd **(5.6)**				
Yleistä palontorjunnasta • Allmänt om brandskydd (5.6.1)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 9094-1:2003
Palontorjuntavälineet • Brandskyddsutrustning (5.6.2)	[X]	[ ]	[ ]	EN ISO 9094-1:2003
Kulkuvalot • Navigationsljus **(5.7)**	[ ]	[X]	[ ]	COLREG 1972
Päästöjentorjunta • Förebyggande av utsläpp **(5.8)**	[ ]	[ ]	[ ]	
Liite I.B – Pakokaasupäästöt • Bilaga I.B Avgasutsläpp	**Katso moottorin valmistajan vaatimuksenmukaisuusvakuutus •** Se försäkran om överensstämmelse från motortillverkaren			
Liite I.C – Melupäästöt * • Bilaga I.C – Buller	[ ]	[ ]	[ ]	
Melupäästöjen tasot • Bullerkraver (I.C.1)	[ ]	[ ]	[ ]	
Omistajan käsikirja • Ägarens instruktionsbok (I.C.2)	[ ]	[ ]	[X]	EN ISO 10240:2004

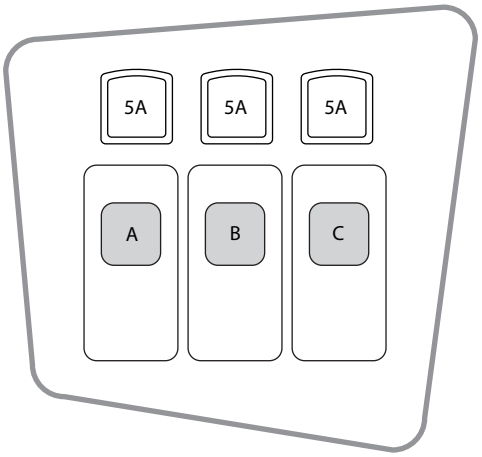
* Jos veneessä on sisä- tai sisäperämoottori ilman sisäänrakennettua pakokaasujärjestelmää. • Om inombordsmotor eller aquadrev utan inbyggd avgassystem installerad.

SÄHKÖJÄRJESTELMÄ ЭЛЕКТРОСИСТЕМА



1	Kulkuvalot / Навигационные огни
2	Päävirtakytkin / Главный переключатель питания
3	Akusto / Аккумуляторная батарея
4	Akku, ilmaus / Вентиляция аккумуляторного отсека
5	Pääsulake (15 A) / Главный предохранитель (15 A)
6	12V katkaisijat ja sulakkeet / 12V автоматических выключателей и предохранителей

A	Kulkuvalot / Навигационные огни
B	Mittari valaistus / Освещение, Приборная панель
C	Varanto / Резервная



PIENJÄNNITEJÄRJESTELMÄ

Veneen 12 V pienjännitejärjestelmä saa jännitteen kulutus-akuista. Sähkökeskuksen päävirtakytkimillä voidaan akut kytkeä irti kaikista sähköä kuluttavista laitteista. Veneen toimintoja käytetään käyttöpaneeliin asennetuilla virtakytkimillä.

НИЗКОВОЛЬТНАЯ СЕТЬ

12 В-сеть низкого напряжения питается от аккумуляторных батарей. Батареи могут быть отключены от всех цепей при помощи главных переключателей на электрощите. При включенном главном переключателе, мощность подается на электрощит и распределяется по всему судну. Переключатели, управляющие различными функциями судна, расположены на панели управления.

⚠ VAARA

Tuuletusletkut täytyy liittää akkua vaihdettaessa tai huollettaessa. Akkuja vaihdettaessa on käytettävä veneakkuja. Paristot ovat ladata vain moottorin käydessä.

Estäkää sähköiskut ja tulipalot.

Älkää koskaan tehkö muutoksia veneen sähköjärjestelmään tai piirustuksiin. Huolto ja kunnossapito on annettava valtuutetun sähköliikkeen tehtäväksi.

Kaikki sähköjärjestelmän toiminnot on varustettu automaattisulakkeella (lisäksi ankkurivinssi). Jos automaattisulake laukeaa, se on merkki viasta, esim. ylikuormituksesta tai oikosulusta.

Älkää koskaan katkaisko virtaa päävirtakytkimillä, kun moottorit ovat käynnissä. Muussa tapauksessa generaattori vaurioituu.

⚠ ОПАСНОСТЬ

Шланги вентиляции должны быть подключены после замены или обслуживания батарей. При замене батарей, необходимо использовать судовые аккумуляторы такого же типа или аналогичные. Батареи загружаются только тогда, когда двигатель работает.

Сводите к минимуму риск поражения током, короткого замыкания и возгорания.

Никогда не изменяйте электросистему судна или ее схемы. Ремонт и обслуживание должны производиться квалифицированным электриком.

Все потребители электричества (кроме якорных лебедок) оборудованы автоматами защиты сети. Если АЗС сработал, значит возникла неисправность, например, короткое замыкание или перегрузка.

Никогда не выключайте главные переключатели при работающих двигателях. Это повредит генератор переменного тока.

AKKUJEN LATAUS

Huomioikaa, että lyijyakuissa alkaa 14,4 V jännitteellä muodostua räjähtävää kaasua. Tavallisen akun jännite on kuormittamattomassa tilassa 12,3–12,7 V. Latauksen aikana akun jännite vähitellen nousee ja lataus päättyy automaattisesti lataussäätimen ja akkulaturin asetuksen mukaisesti. Oikean tuloksen saamiseksi jännitemittaus on tehtävä akun navoista eikä generaattorista.

VARAUSTILA

Paras tapa varaustilan tarkistamiseksi on mitata akkuhapon ominaispaino. Mittaus tehdään happomittarilla. Täyteen varatun akun akkuhapon ominaispaino on 20 °C:ssa yleensä 1,26– 1,28 g/cm³. Huomioikaa, että akkuhapon ominaispaino muuttuu lämpötilan muuttuessa. Muissa akkuvalmisteissa akkuhapon ominaispaino voi olla erilainen. Kysykää oikeat tiedot jälleenmyyjältä. Jos akkuhapon ominaispaino vaihtelee kennojen välillä, akku on huono ja se on vaihdettava.
Talvitelakoinnin ajaksi akut voidaan jättää veneeseen vain (pilkku pois) jos niissä on täysi varaus. Huonosti ladattu akku voi jäätyä rikki. Irrottakaa aina kaapelikengät akusta hapettumisen estämiseksi.

ЗАРЯДКА АККУМУЛЯТОРОВ

Помните,что аккумуляторы при напряжении 14,4 В выделяют взрывоопасный гремучий газ (смесь кислорода и водорода). Убедитесь в том, что вентиляция аккумуляторного отсека действует, удаляя газ из отсека. Напряжение исправного аккумулятора в режиме разряда составляет 12.3 В - 12.7 В. Во время зарядки, напряжение растет после того, как батарея заряжена. Регулятор зарядки автоматически останавливает процесс зарядки на заранее установленном уровне. Для получения корректного результата, напряжение измеряется на клеммах аккумулятора, а не на генераторе переменного тока.

УРОВЕНЬ ЗАРЯДКИ

Лучший способ определить степень зарядки аккумулятора - это измерить плотность кислотного электролита. Это можно сделать при помощи ареометра. Нормальная плотность для полностью заряженной батареи при температуре 20 ºC равна 1.26-1.28 г/см³. Имейте в виду, что плотность меняется с температурой. Электролит в аккумуляторах других производителей может иметь другую плотность. Свяжитесь с производителем для получения уточненной информации. Если плотность электролита разнится от ячейки к ячейке, значит, батарея неисправна и подлежит замене. При зимнем хранении аккумуляторы могут оставаться на борту, только если они полностью заряжены. Частично разряженные батареи могут замерзнуть и треснуть. Всегда отсоединяйте клеммы кабелей от аккумулятора во избежание окисления.

AKKUJEN PUHDISTUS

Jotta ei vaaranna tehtävää paristot, niitä on aina pidettävä puhtaana.

KENNOJEN NESTETASO

Nestetasoa tarkastettaessa ei valaistuksena saa käyttää tulitikkuja, tupakansytyttimiä tai muuta avotulta. Akussa muodostuu räjähdysherkkää kaasua.

Elektrolyytin taso tulee tarkistaa säännöllisin väliajoin. Nestetason on oltava noin 10 mm levyjen yläpuolella. Jos taso on liian matala, kennoihin on lisättävä tislattua vettä.

ОЧИСТКА АККУМУЛЯТОРОВ

Для того чтобы не поставить под угрозу функцию батарей, они всегда должны быть чистыми.

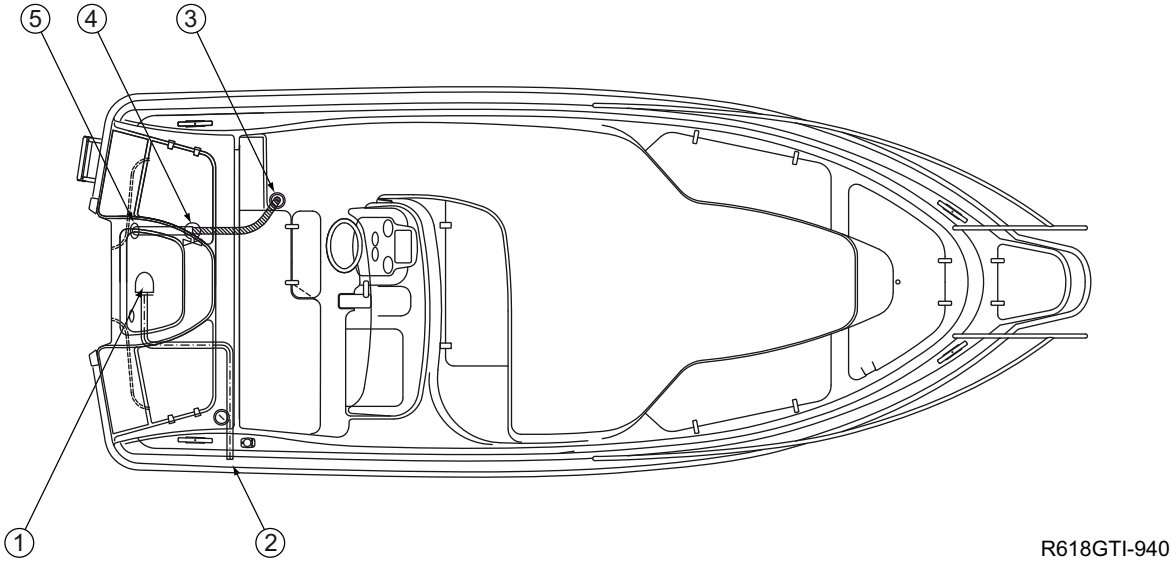
УРОВЕНЬ ЭЛЕКТРОЛИТА В ЯЧЕЙКАХ

Не используйте спички, зажигалки и прочие виды открытого огня, когда проверяете уровень электролита. Выделяемый газ взрывоопасен.

На батарейках с инспекцией шапки, уровень электролита следует проверять регулярно. Электролит должен примерно на 10 мм покрывать пластины. Если уровень слишком низок, добавьте дистиллированной воды.

PILSSIPUMPPU-JÄRJESTELMÄ

СИСТЕМА ДРЕНАЖА ТРЮМА



1 Sähköinen pilssipumpun (52 l/min) / Электрическая трюмная помпа (52 л./мин.)

2 Sähköisen pilssipumpun poistoliitäntä / Сток электрической трюмной помпы

3 Kannen vedenpoisto / Палуба Дренаж

4 Sulkuhana, kannen vedenpoisto / Запорный клапан, Палуба Дренаж

5 Poistoliitäntä / Сток палубного дренажа

HUOM

Pilssivesi taso olisi aina pidettävä vähintään.

ВНИМАНИЕ

Бильге уровня воды всегда должно быть сведено к минимуму.

VAARA

Tarkastaa säännöllisesti pilssipumppu. Puhtaus syöttöputken kaikelta saastumiselta.

Pilssijärjestelmän kokonaiskapasiteettia ei ole tarkoitettu veneen tyhjentämiseen mahdollisessa runkohaverissa. Pumpun ovat aina toimintavalmiina ja tyhjentävät veneen tarvittaessa. Kun pumppu käynnistyy, veneen hälytyspaneelissa oleva merkkivalo syttyy. Pumpun voidaan käynnistää myös käsin koneen pääkäyttöpaneelista.

HUOM! Pumppuja ei saa käyttää kuivana pitkää aikaa.

HUOM! Tyhjennyshanat on kiinni ollessaan matkalla.

ОПАСНОСТЬ

Регулярно проверяйте трюмные помпы. Очищайте входные патрубки от любых загрязнений.

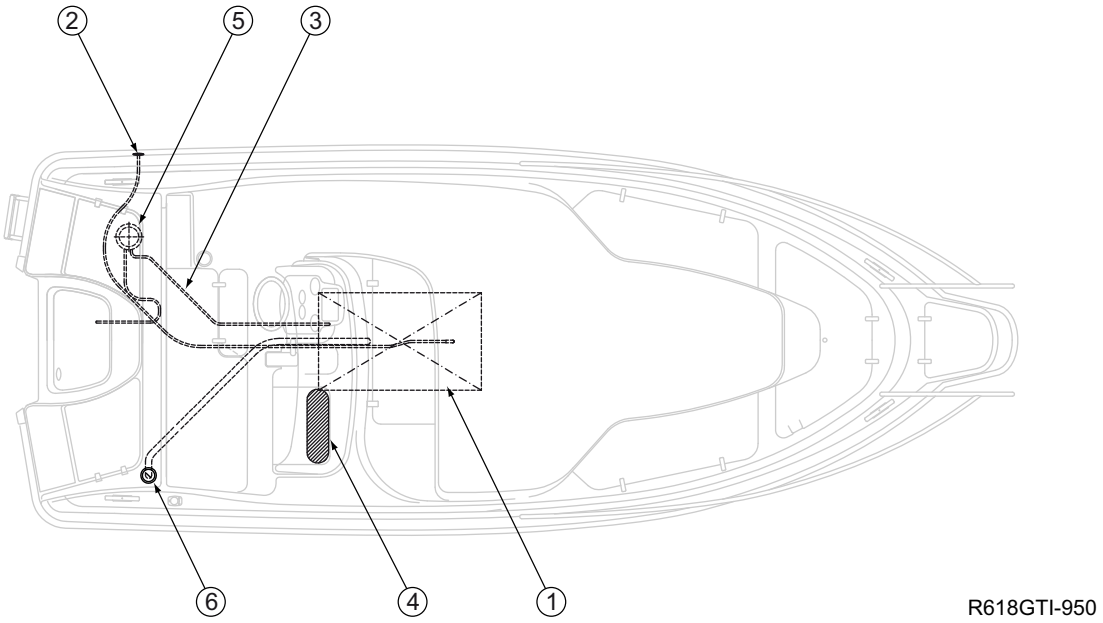
Суммарная производительность дренажной системы не рассчитана на осушение трюма в случае повреждения корпуса. Помпы постоянно включены и откачивают воду по мере необходимости. Также их можно запустить вручную с главной приборной панели.

ВНИМАНИЕ! Помпы не должны работать вхолостую.

ВНИМАНИЕ! Сливной кран должны быть закрыты во время вождения.

POLTTOAINE JA PALONTORJUNTA-TELMÄ

ПОЖАРОТУШЕНИЕ И ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМЫ



1 Polttoainesäiliö / Топливный бак

2 Polttoainesäiliön ilmaus / Вентиляция топливного бака

3 Polttoainejohto (Bensiini) / топливная магистраль (Бензин)

4 Käsisammutin >8A/68B (esim. Jauhe, 1,97 kg) / Ручной огнетушитель >8A/68B (например порошковый 1,97 кг.)

5 Polttoainesuodatin / Топливный фильтр

6 Polttoainesäiliön täyttö / Заливная горловина топливного бака

PALONTORJUNTA

PERUS TURVAOHJEET

HUOM

Älkää koskaan:

- Estäkö pääsyä poistumisteille ja hätäuloskäynneille
- Estäkö pääsyä turvallisuuslaitteille kuten polttoaineventtiileille ja päävirtakytkimelle
- Estäkö pääsyä näkyvissä tai suojassa oleville sammuttimille
- Jättäkö venettä ilman valvontaa (pilkku pois) kun liesi tai lämmitin on toiminnassa
- Muuttako veneen järjestelmiä (erityisesti sähkö-, polttoaine- ja kaasujärjestelmiä)
- Tankatko polttoainetta tai vaihtako kaasusäiliötä (pilkku pois) kun moottorit ovat käynnissä
- Tupakoitko, kun käsittelette polttoainetta tai kaasua.

Veneen omistajan/käyttäjän velvollisuus on huolehtia siitä:

- että palontorjuntavälineet tarkastetaan säännöllisesti niille ilmoitettujen tarkastusvälien mukaisesti
- että vanhentuneet varusteet korvataan välittömästi vastaavilla tai paremmilla varusteilla
- että miehistöä ja matkustajia informoidaan:
- palontorjuntavälineiden sijainnista ja käytöstä
- poistumisteiden ja hätäuloskäyntien sijainnista
- että palontorjuntavälineet ovat aina käytettävissä veneessä.

ПОЖАРОТУШЕНИЕ

ОСНОВНЫЕ ИНСТРУКЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ

ВНИМАНИЕ

- Никогда не загромождайте эвакуационные проходы и аварийные выходы.
- Никогда не блокируйте доступ к оборудованию для обеспечения безопасности, такому, как топливные клапаны или главные переключатели.
- Никогда не блокируйте доступ к огнетушителям, видимым или скрытым.
- Никогда не оставляйте судно без присмотра с включенными плитой или нагревателем.
- Никогда не изменяйте системы яхты (особенно электрическую, топливную и газовую).
- Никогда не заправляйтесь и не меняйте газовый баллон при работающем двигателе.
- Никогда не курите, работая с топливом или газом.
- Избегайте соприкосновения горячих частей двигателя с огнеопасными материалами.

Владелец/пользователь судна должен убедиться в том, что:

- Противопожарное оборудование регулярно проверяется в установленные правилами сроки.
- Экипаж и гости ознакомлены с расположением эвакуационных маршрутов и аварийных выходов, а также с расположением и правилами использования противопожарного оборудования.
- Противопожарное оборудование доступно в любое время.
- Оборудование, которое уже использовалось или срок годности которого истек, заменено на аналогичное или лучшее.

POLTTOAINEJÄRJES-TELMÄ

Välttäkää polttoaineletkujen vaurioitumista.

Katsokaa moottorin polttoainejärjestelmän hoito- ja kunnossa-pito-ohjeet moottorin ohjekirjasta.

KÄYTTÖ

Tupakoinnin tai avotulen on ehdottomasti kielletty, kun huoltoasemalla. On syytä kysyä miehistön mennä maihin, joten ne ovat turvassa mitään vaaraa.

Polttoaineen sisältävät laitteet on säilytettävä vain polttonestesäiliössä osasto.

ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА

Не допускайте повреждения топливопроводов.

Для получения информации об обслуживании топливной системы двигателя см. Инструкцию по эксплуатации силовой установки.

ОБСЛУЖИВАНИЕ

Курение или с использованием открытого пламени строго запрещено при заправке. При заправке, целесообразно обратиться к экипажу сойти на берег, чтобы они в безопасности от любой опасности.

Топливо, содержащее оборудование должны храниться только в пространстве топливным баком.

JÄÄHDYTYS-JÄRJESTELMÄ

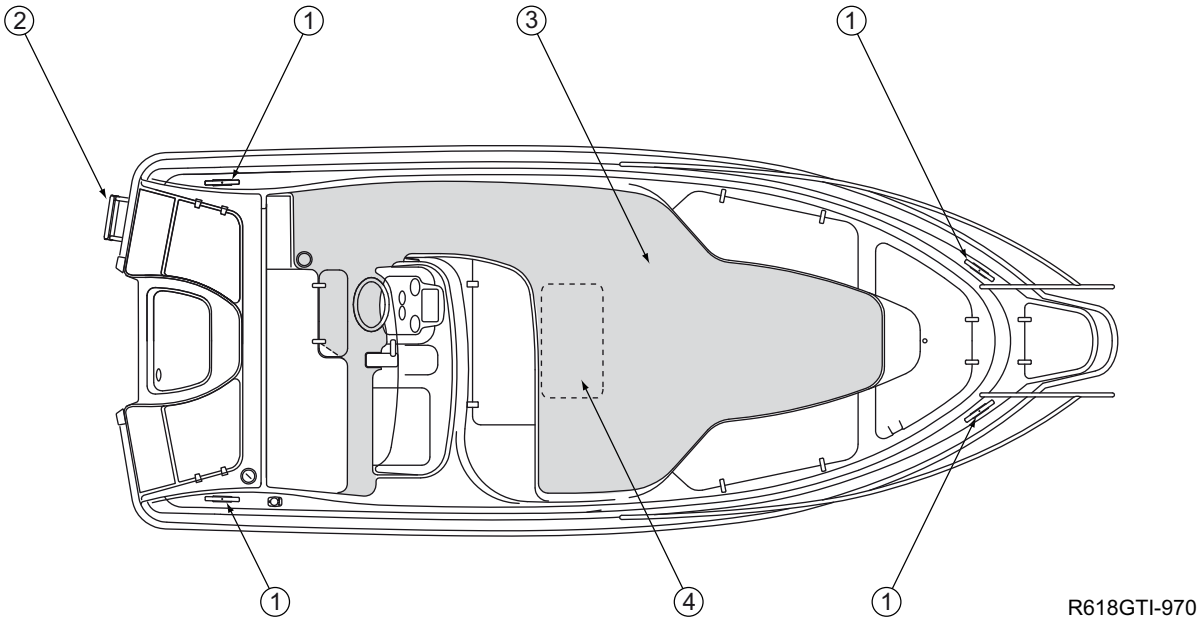
Katsokaa moottorin jäähdytysjärjestelmän hoito-ohjeet moottorivalmistanjan ohjekirjasta.

СИСТЕМА ОХЛАЖДЕНИЯ

См. инструкцию по эксплуатации силовой установки, чтобы узнать про обслуживание системы охлаждения двигателя.

KANSI- JA TURVAVARUSTEET

ПАЛУБА И ОГРАЖДЕНИЯ



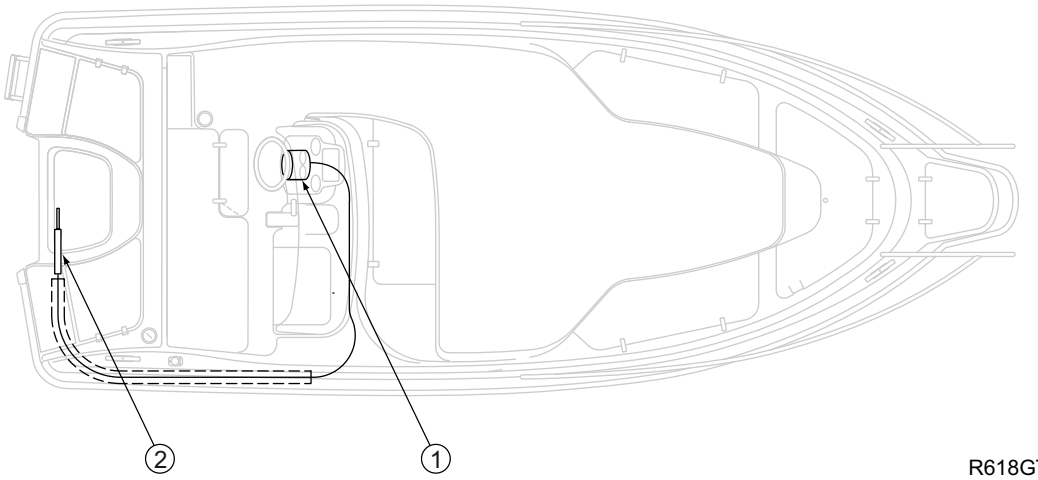
1 Kiinnityspollari (murtokuorma 62 kN) / Кнехты (разрушающее усилие 62 кН)

2 Pelastustikkaat / Спасательный трап

3 Työkannen pinta-ala / Работая район палубы

4 Pelastuslautan paikka / Место для спасательного плота

OHJAUSJÄRJESTELMÄ СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ



R618GTI-980

1 Ohjauspumppu / Рулевой цилиндр

2 Ohjausmäntä / Направляющий поршень

ÖLJYTASON TARKASTUS JA ÖLJYN TÄYTTÖ

Koska ohjauksen toimivuus on turvallisuuskysymys, on pumpun öljytaso tarkastettava ennen vesille lähtöä.

Ohjauslaitteiston hydrauliöljy täytetään ohjauspumpun öljyn täyttöaukosta. Öljytason on oltava noin 10 mm täyttöaukon tason alapuolella. Ohjausjärjestelmän öljysuositus: Lukekaa valmistajan käsikirja.

ПРОВЕРКА И ПОПОЛНЕНИЕ МАСЛА В ГИДРАВЛИЧЕСКОЙ СИСТЕМЕ

Безопасность судна зависит от эффективности системы управления, поэтому уровень масла в гидронасосе следует проверять перед тем, как отдавать швартовы.

Гидравлическая жидкость в систему управления добавляется через заправочный штуцер на гидронасосе штурвала. Уровень масла должен быть примерно на 10 мм. ниже заправочного отверстия. Прочтите инструкцию производителя для определения рекомендованной гидравлической жидкости для рулевой системы.

OHJAUKSEN KUNNOSSAPITO

Tarkastakaa liittimet, kiinnitykset ja laakerit.

Katsokaa ohjausjärjestelmän kunnossapito-ohjeet valmistajan ohjekirjasta.

ОБСЛУЖИВАНИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ

Проверьте соединения, крепления и подшипники.

Для получения детальной информации по обслуживанию системы управления, изучите инструкцию производителя.

YMPÄRISTÖ

HUOM

Sinun täytyy olla tietoinen paikallisen ympäristön lakeja ja kunnioita hyviä toimintatapoja.

Ympäristölle haitallisten aineiden, kuten polttoaineiden, öljyjen, liuotteiden, rasvojen, pohjamaalien ym. käsittely.

Noudattakaa aina erittäin suurta varovaisuutta, lukekaa tuotteiden käyttöohjeet huolellisesti ja käsitelkää niitä varoen. Toimittakaa tyhjät pakkaukset, purkit ja vastaavat niille tarkoitettuihin keräyspisteisiin. Jos tuotteen haitallisuudesta on epä-varmuutta, ottakaa yhteys sen toimittajaan tai myyjään.

Olla tietoinen kansainvälisten määräysten meren pilaantumisen (MARPOL) ja noudattaa niitä ehdottomasti.

Peräaallot kuluttavat luontoa ja aiheuttavat ongelmia lähistön muille veneille. Sovittakaa nopeus aina tilanteen ja ympäristön mukaan niin, että haitallisia peräaaltoja ei pääse syntymään.

Ajakaa venettänne aina mahdollisimman taloudellisella käynti-nopeudella vallitsevien olosuhteiden mukaan tarpeettomien päästöjen ja melun välttämiseksi.

ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА

ВНИМАНИЕ

Вы должны быть знакомы с местными экологическими законами и уважение хорошей практикой.

Работая с потенциально опасными для окружающей среды веществами, такими, как топливо, масла, растворители, смазки, краска „необрастайка“ и т.д.:

Всегда действуйте с максимально возможной осторожностью, прочтите инструкции по использованию каждого продукта и обращайтесь с ними аккуратно. Убедитесь в том, что использованная упаковка, канистры и подобные предметы утилизированы в специально отведенных для этого местах. По всем вопросам обращайтесь к производителю конкретного продукта.

Ознакомьтесь с Международной Конвенцией по предотвращению загрязнения моря с судов (MARPOL) и соблюдайте ее в максимально возможной степени.

Волна от яхты может повредить береговую линию и создать проблемы другим судам, находящимся поблизости. Всегда согласуйте свою скорость с окружением, чтобы не создавать ненужного волнения.

Всегда ведите яхту на самом экономичном для текущих условий режиме двигателя, чтобы избежать избыточного шума и выхлопа.

Katso, että moottori on huollettava niin, että melu-ja pakokaasupäästöjen arvoja, valmistaja ilmoittaa, on säilynyt. Lue moottorin valmistajan käsikirja.

Смотрите, что двигатель ведется надлежащим образом, так что сохраняется шума и выхлопных выбросов, указанные заводом-изготовителем,. Читайте производителей двигателей руководства.

MOOTTORIN KÄYNNISTYS

Läs igenom motortillverkarens instruktionsbok grundligt och försäkra dig om att du förstår hur produkten skall användas och underhållas.

VAARA

RISKI HIILIMONOKSIDI MYRKYTYKSEEN.

Ole tietoinen moottorin pakokaasujen riskeistä. Tietyissä olosuhteissa (turbulenssissa tai epäsuotuisissa tuuliolosuhteissa) on mahdollista että pakokaasuja pääsee veneeseen. Välttäkää tyhjäkäyntiä. Mikäli ongelmia ilmenee moottorin ollessa käynnissä, älkää avatko luukkuja tai venttiilejä, koska tämä voi pahentaa ongelmaa. Yrittäkää sen sijaan muuttaa nopeutta, trimmausta tai painon jakautumista.

Lukekaa valmistajan käsikirja.

1 Asetta kaasukahva vapaalle.
2 Käännä virta päälle ja tarkista polttoaineen määrän.
3 Käynnistä moottori virtaavainta kääntämällä.
4 Käytä moottoria lämpimäksi tyhjäkäynnillä. Älä koskaan ryntää kylmää moottoria.

Katsokaa muut ohjeet moottorivalmistajan ohjekirjasta.

ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЯ

Read the engine manufacturer's manual thoroughly and make sure that you understand how the product shall be used and maintained.

ОПАСНОСТЬ

РИСК ОТРАВЛЕНИЯ УГАРНЫМ ГАЗОМ.

Не забывайте об опасности выхлопных газов двигателя. В определенных условиях (турбулентность или неблагоприятный ветер), выхлоп может попасть в каюту. Переведите двигатель на холостой ход и держите минимальные обороты. Если подобная проблема возникает на ходу, не открывайте люки и не включайте вентиляторы, поскольку это может ухудшить ситуацию. Вместо этого попробуйте изменить скорость, дифферент и распределение груза.

Прочтите инструкцию производителя двигателя.

1 Установите рычаг газа в нейтраль.
2 Включите зажигание и проверьте уровень топлива.
3 Запустите двигатель поворотом ключа зажигания.
4 Прогрейте двигатель на холостом ходу до рабочей температуры. Никогда не повышайте обороты на холодном двигателе.

Для получения более детальной информации, изучите инструкцию производителя двигателя

ENNEN KUIN NOSTATTE ANKKURIN

VAROITUS

- Älkää koskaan astuko uimaportaille, kun moottori on käynnissä.
- Pysäyttäkää moottori ohjauksen ja potkurin tarkastuksen ajaksi.
- Varmista, että laite hätä moottorin pysäyttäminen on käytössä ja että lanyard on liitetty kuljettaja.

HUOM

- Ennen satamasta poistumista on tärkeää, että vene ja sen varusteet ovat merikelpoisessa kunnossa.
- Kaikkien henkilöiden on käytettävä pelastusliiviä kannella oleskeltaessa. Joissain maissa laki vaatii pelastusliivien käytön aina veneellä liikuttaessa.
- Kuunnelkaa aina pitemmän ajanjakson sääennusteet, kun olette lähdössä pitkälle matkalle.
- Huolehtikaa aina siitä, että tankeissa on riittävän paljon polttoainetta ja makeaa vettä.
- Pidä moottorin kansi kiinni ja varmistettu.
- Varmistakaa että kaikki esineet pysyvät paikoillaan jopa kovassa merenkäynnissä ja tuulisissa olosuhteissa.
- Varmistakaa ennen liikkeelle lähtöä, ettei uimaportaita ole laskettu veteen.
- Portti ja suojakaide aukot on suljettava ajettaessa.

- Varmistakaa ennen käynnistystä, että ohjaus on oikeassa asennossa.
- Informoi miehistöäsi miten olet aikonut jättää laiturin.
- Sulje meri-kukko.

ПЕРЕД ВЫХОДОМ В МОРЕ

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

- Никогда не спускайтесь по купальному трапу при включенном двигателе.
- Останавливайте двигатели перед осмотром рулей и винтов.
- Убедитесь, что устройство для экстренной остановки двигателя будет активирована, и, что ремень крепится к водителю.

ВНИМАНИЕ

- Перед тем, как отойти от причала, важно убедиться, что яхта и оборудование на ней готовы к плаванию.
- Всем членам экипажа и пассажирам, находящимся на палубе, следует надевать вспомогательные плавсредства (спасжилет/личные средства спасения). Имейте ввиду, что в некоторых странах ношение личных спассредств оговорено законом. Всегда выполняйте требования местных законов.
- Планируя длительные походы, всегда слушайте прогнозы погоды, передаваемые метеослужбой.
- Всегда следите за тем, чтобы количество топлива и воды в баках было достаточным.
- Держите мотоотсек закрытым и запертым.
- Проверьте, что все предметы на палубе закреплены на случай волнения и сильного ветра.
- Убедитесь в том, что купальный трап поднят и не касается воды на ходу.
- Ворота и ограждение отверстия должны быть закрыты во время вождения.

- Убедитесь в том, что румпель установлен правильно перед тем, как отходить от причала.
- Всегда инструктируйте свой экипаж о том, как будет осуществляться отход.
- Закрыть морской петух.

Turvalliseen liikennöintiin kaikissa olosuhteissa sään ja näkyvyyden, äänimerkin-antovälineet, joilla voidaan tuottaa äänimerkkejä esitetyt COLREG (Collision Regulations 1972) on aluksella. Varmista, että sinulla on tarvittavat äänen merkinantolaitteet veneeseesi.

Для безопасной навигации при любых погодных условиях и видимости необходимо иметь на борту акустическое оборудование, способное подавать звуковые сигналы, утвержденные МППСС-72. Убедитесь в том, что соответствующее звуковое оборудование установлено на вашем судне.

SATAMASTA POISTUMINEN

ОТХОД ОТ ПРИЧАЛА

Ennen kuin nostatte ankkurin, harkitkaa paras tapa irrottautua laiturista. Mistäpäin tuulee?

Se voi olla vaikeaa, kun tuuli työntää venettä kohti laituria. Silloin perä on saa-tava irtoamaan laiturista “springin” avulla. Suojatkaa keula lepuuttimilla hyvin laiturin puolelta. Vetäkää köydenpää keulasta pollarin tai knaapin ympärille niin, että sen saa helposti irti. Siirtäkää vaihde tyhjäkäynnille eteen ja kääntäkää peräsintä niin, että perä liukuu irti laiturista. Kun vene on saavuttanut sellaisen aseman, että sen voi peruuttaa turvallisesti ulos, löysätkää ja irrottakaa keulaköysi, kääntäkää peräsin nopeasti keskelle ja vaihtakaa peruutusvaihteelle.

Перед тем, как отдать швартовы, обдумайте, как лучше отойти от пирса. Каково направление ветра?

Это может быть сложно, когда ветер толкает лодку к пристани. Используйте швартов, чтобы вывести корму. Сильно оттолкните нос от причала. Оберните линь вокруг кнехта так, чтобы его можно было легко отдать. Дайте малый вперед и поверните румпель так, чтобы корма начала отходить от причальной стенки. Когда корма отойдет от причала, отдайте и выберите линь, быстро поставьте румпель прямо и дайте малый назад.

HUOM

Kerätkää kaikki köydet ja lepuuttimet vielä, kun olette suojaisilla vesillä. Potkuriin tarttunut köysi tekee veneestä ohjauskyvyttömän.

ВНИМАНИЕ

Выберите все лини и кранцы, находясь еще в защищенной акватории. Конец, намотавшийся на винт, может лишить судно хода.

ANKKURIN NOSTO (KEULA)

1 Höllentäkää ankkuriketjua lyhyellä peruutuspotkulla.
2 Nostakaa ankkuri.
3 Älkää ajako venettä eteenpäin, ennen kuin ankkuri on tullut näkyviin.
4 Kun ankkuri on noussut vedestä, varmistakaa, että se on ehtinyt kääntyä oikeinpäin ennen ylösottamista.
5 Lukitkaa ankkuri paikalleen turvaketjulla.

ВЫБОРКА НОСОВОГО ЯКОРЯ

1 Дайте самый малый назад, чтобы натянуть якорную цепь.
2 Поднимайтеякорь.
3 Не используйте двигатель, пока якорь не станет видимым.
4 Когда якорь появится из воды, проверьте, что он расположен правильно и беспрепятственно пройдет через роульс.
5 Выберите якорь и закрепите его на месте страховочной цепью.

VENEEN AJAMINEN

Moottoriveneen kuljettaminen merkitsee vastuuta ei vain veneessä matkustaville, vaan kaikista, joita vesillä kohtaamme. Muiden huomioon ottaminen tekee veneilystä viihtyisää. Kaikilla on samat oikeudet merielämään riippumatta siitä, millaisella aluksella he kulkevat.

Veneeseen vaikuttavat fysikaaliset voimat poikkeavat suuresti esimerkiksi autoon vaikuttavista voimista, samoin mahdollisuudet vaikuttaa sen ajo-ominaisuuksiin. Voitte vaikuttaa veneen kulkuun ja veneessä olijoiden mukavuuteen lähinnä sovittamalla nopeuden merenkäynnin mukaan. Liu'ussa oleva vene kulkee maksiminopeudella lähes vaakasuorassa vedenpinnalla, mutta nopeutta alennettaessa trimmikulma kasvaa ja liukukynnys saavutettaessa keula nousee erittäin korkealle. Tämä on täysin normaalia ja edellytys hyvälle suorituskyvylle.

УПРАВЛЕНИЕ СУДНОМ

Хождение на моторном судне влечет ответственность не только перед теми, кто находится на борту, но и перед теми, кого мы встретим на воде. На море уважительное отношение к другим считается хорошим тоном. Все имеют равное право находиться в море, независимо от того, на каком судне они идут.

Физические законы, действующие на судно, весьма отличаются от тех, что действуют на автомобиль, например, и они совершенно иначе влияют на ходкость и управляемость судна. Вы можете влиять на положение судна и уровень комфорта на борту, в первую очередь, приспосабливая скорость к преобладающим морским условиям. Глиссирующее судно на максимальной скорости движется в воде почти горизонтально, но по мере снижения скорости угол дифферента растет, а нос задирается высоко. Это нормально и необходимо для хорошей мореходности.

Opetelkaa tuntemaan veneen vauhtiresurssit. Hyödyntäkää niitä voidaksenne ajaa taloudellisesti ja turvallisesti.

Изучите скоростной потенциал судна. Используйте это знание для экономичного и безопасного плавания.

Välttäkää suuria nopeuksia ja samanaikaisia suuria peräsinkulmia peruutettaessa, sillä se kuormittaa voimakkaasti peräsintä ja ohjauslaitteistoa.

Избегайте резких перемещений руля при движении задним ходом с большой скоростью. Это создает большую нагрузку на пере руля и рулевом механизме.

Vältä äkillistä liikkuneen suurella nopeudella - paitsi hätätilanteessa tai välttämään yhteentörmäyksen.

Избегайте резких маневров на большой скорости - кроме как в чрезвычайных ситуациях или чтобы избежать столкновения.

Älä jää etualalle ohjaamon kun vene liikkuu nopeasti.

Оставаться в стороне от передней кабине, когда лодка движется быстро.

Peruutusvaihteen kytkeminen veneen liikkuessa kovassa vauhdissa ei ole sallittua. Anna veneen pysähtyä, sekä moottorin kierrosluvun laskea ennenkuin kytket peruutusvaihteen päälle. Muuten kohdistuu suuria rasituksia moottoriin ja sen vetolaitteisiin, seurauksena moottorin sammuminen tai pahimmassa tapauksessa veden pääsyä moottoriin.

Переключение между передним ходом и реверсом не должно производиться, когда судно находится в движении. Позвольте яхте остановиться, а двигателю снизить обороты прежде, чем переключаться, иначе это перегрузит двигатель, что вызовет его остановку, а в худшем случае – обратное всасывание забортной воды в двигатель.

Oikeakätinen potkuri pyörii myötäpäivään ja vasenkätinen vastapäivään perästä katsottuna. Potkurin pyörimissuunta on ohjailun kannalta ratkaiseva tekijä. Oikeakätinen potkuri painaa veneen perää oikealle veneen kulkiessa eteenpäin ja vasemmalle veneen peruuttaessa. Potkurin pyörimissuunta vaikuttaa myös suuressa määrin kääntösäteeseen. Oikeakätisen potkurin kääntösäde on pienempi vasemmalle kuin oikealle. Tätä nimitetään potkurin lapavaikutukseksi.

Гребные винты правого вращения при виде с кормы вращаются по часовой стрелке, а гребные винты левого вращения против часовой стрелки. Вращение гребного винта критично для управления судном. Винт правого вращения толкает корму вправо при движении вперед, и влево – при движении назад. Направление вращения винта имеет существенное влияние на радиус поворота. Гребной винт правого вращения дает меньший радиус разворота влево, чем вправо. Это называется эффект бокового гребка винта или заброс винтом.

Potkureissanne on suuri työntövoima, joka aikaansaa voimakkaan kiihtyvyyden. Huomioikaa tämä niin, ettei vaarallisia tilanteita pääse syntymään.

Никогда не забывайте, что винты имеют значительную тягу, обеспечивая мощное ускорение. Избегайте вытекающих из этого опасных ситуаций.

Huomioikaa näkyvyys ohjauspaikalta. Se voi heikentyä olennaisesti seuraavista syistä:

Помните, что обзор с места рулевого может быть значительно ограничен любым из следующих факторов:

- Veneen trimmikulma
- Kuorma ja kuorman sijainti
- Nopeus
- Nopea kiihdytys
- Siirtyminen uppoumanopeudelta liukuun
- Merenkäynti
- Sade ja ukkosenilma
- Pimeys ja sumu
- Sisävalaistus pimeässä navigoitaessa
- Verhojen sijoitus
- Henkilöt ja varusteet, jotka voivat peittää kipparin näkyvyyden.

Kansainväliset COLREG-säännöt (yhteentörmäämisen ehkäiseminen merillä) vaativat pitämään koko ajan kunnollista tähystystä, ja ottamaan huomioon ”väyläoikeus”. On tärkeää noudattaa tätä sääntöä.

- Угол наклона колонки
- Угол наклона транцевых плит
- Нагрузка и ее расположение
- Скорость
- Быстрое ускорение
- Переход из водоизмещающего режима на глиссирование
- Волнение на море
- Дождь и гроза
- Темнота и туман
- Внутреннее освещение при движении в темноте
- Положение занавесок
- Люди и оборудование, которые могут блокировать обзор рулевому.

Международные Правила Предупреждения Столкновения Судов в Море (МППСС-72) требуют непрерывного и надлежащего наблюдения и соблюдения преимущественного права прохода. Выполнение этих правил важно.

AJAMINEN KOVASSA MERENKÄYNNISSÄ

Älkää koskaan lähtekö vesille kovassa merenkäynnissä, jos ette ole varmoja siitä, että vene miehistöineen ja matkustajineen kestää sen. Noudattakaa seuraavia yksinkertaisia ohjeita:

- Tehkää valmistelut hyvin.
- Muistakaa kiinnittää irralliset varusteet.
- Myrskyluukkujen on oltava paikallaan kajuutanportaissa.
- Pitäkää aina ajoankkuri ja muut hätävarusteet helposti saatavilla.
- Välttäkää hyökyaaltoja, joita muodostuu lähellä maata ja matalikoilla.
- Jos merenkäynti on voimakas, on vauhtia aina hiljennettävä hyvän matkustusviihtyisyyden ylläpitämiseksi.
- Käyttäkää powertrimin ja trimmatkaa keula alas vähentääksenne runkoon kohdistuvia iskuja.

VASTA-AALLOKOSSA

- Sovittakaa nopeus aallokon mukaan.
- Sovittakaa kulma aallokon mukaan. Välttäkää ajamasta sivuaallokossa.

MYÖTÄAALLOKOSSA

- Muistakaa pitää keula korkealla myötäaallokossa. Välttäkää puhkomasta aaltoja, pitäkää vauhti hiljaisena. Laskekaa tarvittaessa ajoankkuri hiljentääksenne vauhtia.
- Liukuvat veneet voivat olla erityisen alttiita kovassa myötäaallokossa. Perä nousee, peräsin ei tottele, ja vene kääntyy ympäri samalla, kun keula sukeltaa.

УМЕРЕННОЕ ВОЛНЕНИЕ

Никогда не выходите в море при умеренном волнении, если вы не уверены в том, сможет ли судно и те, кто на борту, справиться с этим. Существует несколько простых правил, которые следует выполнять:

- Подготовьтесь, как следует.
- Не забудьте закрепить незакрепленное оборудование.
- Всегда держите люки, двери и рундуки закрытыми во избежание затопления.
- Если судно оборудовано штормовыми задрайками, они должны находиться на своих местах под иллюминаторами.
- Всегда имейте под рукой плавучий якорь и другое спасательное оборудование.
- Не ходите в волнение близко к берегу или на мелководье, поскольку это может серьезно повлиять на остойчивость.
- Уменьшите скорость на большой волне.
- Используйте Двигатель наклона, чтобы опустить нос и уменьшить удары волн в днище.

НА ВСТРЕЧНОЙ ВОЛНЕ

- Регулируйте скорость соответственно длине волны.
- Регулируйте дифферент соответственно длине волны. Не подставляйте волне борт.

НА ПОПУТНОЙ ВОЛНЕ

- Помните, что на попутной волне нос нужно держать высоко. Не идите сквозь волны. Поддерживайте малый ход. При необходимости выбросьте плавучий якорь, чтобы уменьшить ход.
- Глиссирующие суда могут частично обсыхать при попутной волне. Корма судна поднимается, румпель не действует и, когда нос погружается в волну, происходит брочинг или захват волной – потеря управляемости и самопроизвольное приведение лагом к волне.

Liukuestepintakin voi olla liukas, kun kansi on kostea.

Помните, что обычно нескользкие молдинги могут оказаться скользкими при хождении по мокрой палубе.

OHJAAMINEN AHTAISSA TILOISSA

Ahtaissa tiloissa ohjailtaessa on moottorin käyntinopeus pidettävä mahdollisimman pienenä, jotta manööverit voidaan tehdä rauhallisesti ja turvallisesti. Vaikeissa tuuli- ja virtausolosuhteissa on tarvittaessa pidettävä suurempaa käynti-nopeutta moottoritehon hyödyntämiseksi. Silloin on tärkeää, että manööverit tehdään nopeasti ja terävästi, ettei vene esim. ajelehtimisen vuoksi ajaudu vaikeisiin tilanteisiin.

Hyvä sääntö ennen ohjailun aloittamista vaikeissa olosuhteissa on miettiä mahdollisesti eteen tulevat tilanteet, huomioida tuuli ja virtausolosuhteet ja päättää etukäteen tarvittavat ohjausliikkeet. Tärkeää on myös informoida muuta miehistöä, mitä sen pitää tehdä.

Pidä mielessä, että veneen vakaus saattaa heikentyä hinauksessa.

МАНЕВРИРОВАНИЕ В УЗКОСТЯХ

При маневрировании в узкостях, скорость следует поддерживать как можно меньшую, а сами маневры выполнять плавно и медленно. При неблагоприятном ветре или сильном течении могут понадобиться чуть большие обороты для того, чтобы маневрировать двигателем. В этих условиях важно выполнять маневры быстро и точно, чтобы судно не сносило с ходового створа.

Перед тем, как начинать маневр в сложных условиях, следует продумать порядок действий в ситуациях, которые могут возникнуть. Посмотрите на ветер и течение и продумайте ваш маневр наперед. Также важно проинструктировать экипаж, указав порядок действия каждого при маневре.

Помните, что при буксировке остойчивость может ухудшаться.

TELAKOINTI

Muistakaa aina informoida miehistöä, miten olette aikonut suorittaa telakoinnin.

Lepuuttimien ja vähintään yhden kiinnitysköyden keulassa ja perässä on oltava paikallaan ennen laituriin saapumista.

ПРИЧАЛИВАНИЕ

Всегда инструктируйте экипаж о том, как будет осуществляться причаливание.

Подготовьте кранцы и, по крайней мере, по одному швартову на корме и на баке прежде, чем подходить к причалу.

Laituriin on helpointa telakoitua ajamalla vasten tuulta. Yrittäkää pitää keula koko ajan suoraan tuulensuuntaan ja pitäkää riittävä nopeus niin, että vene tottelee peräsintä. Jos keula kääntyy johonkin suuntaan, on peruutettava ja yritettävä uudelleen. Telakoikaa keula edellä ja varmistakaa, että saatte nopeasti yhden köydenpään maihin.

Причаливать всегда удобнее против ветра, если это возможно. Старайтесь держать нос против ветра и поддерживать скорость, при которой судно еще слушается руля. Если нос сносит в сторону, вернитесь и повторите маневр. Подведите нос к причалу и быстро ошвартуйтесь.

Jos telakoituminen on tehtävä sivutuuleen, ohjailu on vaikeampaa. Älkää ajako laiturin suuntaisesti ja antako veneen ajelehtia laituriin. Silloin on aina olemassa vaara, että vene törmää muihin veneisiin tai laituriin. Yrittäkää sen sijaan ohjata vene niin, että tuuli puhaltaa suoraan takaa. Silloin veneen voi ohjata suoraan, sillä tuuli auttaa pitämään veneen kurssissa. Sijoittakaa etukannelle avustaja, joka pystyy nopeasti kääntämään keulan haluttuun suuntaa, kun vene on täysin pysähtynyt.

Причаливание при попутном ветре несколько сложнее. НЕ старайтесь пройти параллельно причалу с тем, чтобы принять удар о стенку бортом. Всегда есть опасность, что нос снесет и удар придется в другое судно или в причал. Вместо этого, подходите к стенке кормой. Ветер поможет удерживать судно на прямом курсе. Отправьте на бак кого-нибудь, кто сможет после полной остановки судна соскочить на берег и подтянуть нос к причальной стенке в нужную сторону.

Pyrkikää aina välttämään voimakasta kaasutusta, tyhjäkäynti eteen ja taakse yleensä riittää. Voimakas kaasun käyttö voi johtaa paniikinomaisiin manöövereihin.

Старайтесь не дергать ручку газа, поскольку это может привести к резким маневрам. Самый малый вперед и назад, как правило, достаточны.

ENNEN ANKKUROINTIA

1 Tarkastakaa merikortista, että ankkurointi on sallittua alueella.
2 Kuunnelkaa alueen säätiedotukset ja huomioikaa odotettavissa olevat tuuliolosuhteet.
3 Pankaa kaikuluotain päälle.
4 Tutkikaa pohjaolosuhteita ja varmistakaa, että ankkuri tarttuu.
5 Tarkastakaa, että turvaketju on irrotettu ankkurista.
6 Älkää laskeko ankkuria, ennen kuin olette ajatellulla ankkurointipaikalla.
7 Päästäkää ankkurikettinkiä ulos noin kolme kertaa veden syvyys.
8 Kytkekää peruutusvaihde tarkastaaksenne, että ankkuri on tarttunut. (Vain keulan ankkuri)
9 Merkitkää sijaintinne ylös GPS:n avulla. Tarkastakaa säännöllisesti, ettei vene ole siirtynyt sijainnista.
10 Asettakaa kaikuluotain ”Anchor Watch” -tilaan.

ПОСТАНОВКА НА ЯКОРЬ

1 Проверьте по карте, разрешена ли в этом месте якорная стоянка.
2 Прослушайте метеопрогноз и примите к сведению ожидаемый ветер.
3 Включите эхолот.
4 Изучите конфигурацию дна и убедитесь в наличии пригодного якорного грунта.
5 Проверьте, снята ли с якоря стопорная цепь.
6 Подождите, пока судно достигнет намеченной точки прежде, чем травить якорь.
7 Стравите якорную цепь на длину по крайне мере втрое большую, чем текущая глубина. В зоне прилива учтите также высоту прилива.
8 Дайте задний ход, чтобы убедиться, что якорь зацепился (только если отдан носовой якорь).
9 Отметьте свое положение по GPS. Регулярно проверяйте, что судно не движется помимо вращения вокруг якоря с ветром или приливом.
10 Переключите эхолот/картплоттер в режим „Anchor Watch“, учитывающий изменение глубины вследствие прилива и отлива.

AJON JÄLKEEN

Jälkikiehumisen ja lämpöjännitysten estämiseksi on moottoria käytettävä ajon jälkeen muutama minuutti tyhjäkäynnillä hallintavivut vapaalla. Tämä on erityisen tärkeää, jos moottoria on käytetty suurilla käyntinopeuksilla.

- Pysäyttäkää moottori kääntämällä virta-avain asentoon S.

ОСТАНОВКА ДВИГАТЕЛЯ(ЕЙ)

В целях противодействия образованию нагара и тепловому удару после того как двигатель(ли) работал(и) под нагрузкой, дайте ему(им) поработать на холостом ходу около минуты. Это особенно важно после работы на высоких оборотах.

- Остановите двигатель(ли), повернув ключ зажигания в положение S.

KUNNOSSAPITO

Vene tarvitsee tiettyä kunnossapitoa. Tämä koskee etenkin ulkoisia osia, jotka ovat alttiina auringolle ja suolavedelle. Kunnossapitoon sisältyy:

РЕГУЛЯРНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Для сохранения внешнего вида яхты, особенно ее наружных частей, подверженных воздействию солнечных лучей и морской воды, требуется регулярное обслуживание.

- Säännöllinen pesu makealla vedellä.
- Jos venettä käytetään ympäri vuoden, runko on kiillotettava noin neljän kuukauden välein.
- Ruostumattomien ja kromattujen osien kiillotus Autosolilla tai vastaavalla krominpuhdistusaineella.
- Alumiiniosat puhdistetaan makealla vedellä, johon on mahdollisesti lisätty saippualiuosta.
- Huuhtokaa kuomu makealla vedellä. Antakaa sen kuivua kunnolla ennen kokoontaittamista.
- Tiikkikansi vaatii huoltoa. Kansi on parasta puhdistaa pehmeällä harjalla ja miedolla saippualiuoksella. Tiikkikannen pinta muuttuu aikaa myöten silkinharmaaksi.
- Älä käytä aggressiivisia puhdistusaineita.

- Регулярно мойте судно пресной водой.
- Если судно используется круглый год, корпус следует полировать каждые четыре месяца.
- Отполируйте нержавеющие и хромированные детали средством Autosol ® или сходными пастами.
- Промойте алюминиевые части пресной водой. При необходимости добавьте моющие средства.
- Сполосните тент пресной водой. Дайте ему полностью просохнуть, прежде чем свернуть.
- Отчистите палубу, используя щетку и нейтральное моющее средство. Тиковая палуба не нуждается в полировке. Со временем тик становится шелковисто-серым.
- Не используйте агрессивных очистителей.

PUUSISUSTUS

Muovipinnat sekä maalatut pinnat puhdistetaan kastelemalla koko pinta tasaisesti vedellä ennen puhdistamista. Tavalliset tahrat poistetaan harjalla sekä kevyesti laimennetulla yleispesuaineella. Rasvatahrat poistetaan harjalla/sienellä sekä ikkunapesuaineella. Puhdistakaa pinta jälkeenpäin vedellä ja sienellä. Kuivatkaa rätillä pinta kuivaksi.

Textiilit pestään erillisten pesuohjeiden mukaan, tai seuraavast: Peskää 40°C hellävaraisella linkouksella ja antakaa kuivata. Kankaat voivat hieman kutistua ja mikäli tätä halutaan vältää käyttäkää kemiallista pesua.

Liukuovien ja ikkunoiden liukukiskot tulee puhdistaa säännöllisesti. Rasvatkaa liukupinnat pienellä määrällä silikoniperusteisella voiteluaineella. Pyyhkikää ylimääräinen rasva pois. Rasvaa pyörät liukuovissa sekä luukuissa. Rasvaa ovenkahvat ja lukot tavallisella lukkoöljyllä.

КОМПОНОВКА

Пластиковые и окрашенные поверхности моются обычной водой. Простые пятна удаляются щеткой и слегка разведенным пятновыводителем. Жир удаляется щеткой/губкой и очистителем стекол. В завершение, поверхность протирается влажной губкой. И наконец, вытирается насухо тряпкой.

Ткани стираются согласно отдельной инструкции (этикетке), или следующим образом: В стиральной машине при 40°C с легким отжимом и последующей сушкой. Материал при этом может слегка сесть. Сухая чистка позволит полностью этого избежать.

Полозья сдвижных дверей следует регулярно очищать. Смазывайте поверхность скольжения смазками на силиконовой основе. Излишки смазки удаляйте. Нанесите смазку на ролики сдвижных дверей. Смажьте ручки и запоры обычной смазкой для замков.

KUOMU

Uudet kuomut voivat vuotaa aluksi koska saumat tarvitsevat paisua hieman tiivistyääkseen.

Estääkseen kuomun ennenaikasita kulumista tulee kuomu olla kireelle kiristettynä, jotta kuomu ei pääse lepattamaan.

PUHDISTUS

Puhdista kuomun säännöllisesti harjaamalla pois irtonainen lika sienellä tai pehmeällä harjalla. Huuhtele haalealla puhtaan veden ja ripustaa kuivumaan.

Kuomu olisi puhdistettava pari kertaa vuodessa. Peskää sen jälkeen sisä- ja ulkopuoli sienellä tai pehmeällä harjalla. Käyttäkää mietoa saippualiuosta ja runsaasti korkeintaan 30-asteista vettä. Huuhdelkaa runsaalla vedellä. Sekoita 12% etikkaa viimeisen huuhtelun neutraloida saippua jäämät. Ripustaa kuivumaan.

Huom! Älkää koskaan käyttäkö korkeapainepesuria tai kemiallisia puhdistusaineita.

Huom! Kuivataan riiputtamalla. Älkää koskaan käyttäkö kuivauskaappia tai silitysrautaa kuivumisen nopeuttamiseksi.

Varmistakaa, että kuomu on täysin kuiva, ennen kuin pakkaatte sen. Kostea kuomu voi aiheuttaa homevaurioita.

Säilyttäkää kuomu talven yli kuivissa sisätiloissa. Huom! Ei veneessä.

ЧЕХОЛ

Новые вытяжки может пролиться на начальном этапе, так как швы необходимо расти.

Чтобы предотвратить быстрое ухудшение капот, он должен быть плотно закреплен в сложенном положении вверх.

ОЧИСТКА

Очищайте тент регулярно, снимая с него грязь мягкой щеткой или губкой. Сполосните тент теплой водой и повесьте сушиться.

Тент следует полностью отмывать пару раз в год. Вымойте внутреннюю и наружную стороны губкой или мягкой щеткой. Используйте слегка мыльную воду и много чистой теплой воды. Ополосните все чистой водой. Добавьте 12% уксуса в последнее ополаскивание, чтобы нейтрализовать мыльные остатки. Повесьте сушиться.

ВНИМАНИЕ! Никогда не используйте высоконапорные мойки и химические очистители.

ВНИМАНИЕ! Не используйте сушильный шкаф или утюг, чтобы ускорить высыхание.

Убедитесь что тент совершенно высох, прежде чем его сложить. Если свернуть тент, когда он еще влажный, то он пострадает от плесневения.

Зимой храните тент в помещении, не в лодке.

JÄÄTYMISVAARAN UHATESSA

- Pilssipumppujärjestelmän letkussa on vesilukko. Irrottakaa letku ja tyhjentäkää vesilukko täysin tyhjäksi vedestä ja käyttäkää pumput tyhjiksi. Muussa tapauksessa pumput voivat jäätyä rikki.
- Tyhjentäkää vesitankki ja kaikki muut vettä sisältävät osat jäätymisvaurioiden vältämiseksi.
- Käyttäkää makeavesipumppua kuivana saadaksenne kaiken veden pois järjes-telmästä.
- Varmistakaa, ettei veneeseen jää lainkaan vettä. Jättäkää ritilät raolleen.

РИСК ЗАМЕРЗАНИЯ

- На шланге системы дренажа трюма имеется водный замок. Отсоедините шланг и полностью откачайте воду из водного замка. Прокачайте помпы досуха, в противном случае они могут замерзнуть и треснуть.
- Осушите водяной бак и все другие части, содержащие воду, чтобы избежать риска повреждения при замораживании.
- Запустите насос пресной воды, чтобы откачать всю воду.
- Ни при каких обстоятельствах в лодке не должно остаться воды. Оставьте люки в каюту и пайолы частично открытыми.

TOIMENPITEET ENNEN TALVISÄILYTYSTÄ

- Peskää runko ja pohja heti ylösnoston jälkeen.
- Jättäkää kaapit, laatikot, kajuutan ovi ja vaatekaappien ovet raolleen.
- Peskää kaikki sisäosat, myös ritilöiden alta.
- Matot ja tyynyt on parasta säilyttää kuivissa sisätiloissa. Jos se ei ole mahdollista, varmistakaa, että tyynyt ovat kuivia ja asettakaa ne kyljelleen. Poistakaa matot.
- Varmistakaa, että veneessä on hyvä ilmanvaihto.
- Jos akut jätetään veneeseen, varmistakaa, että niissä on täysi varaus, muuten ne voivat jäätyä rikki.

ДЕЙСТВИЯ ПО ЗИМНЕМУ ХРАНЕНИЮ

- Отмойте корпус, а особенно днище сразу после подъема из воды.
- Внутри судна, оставьте рундуки, шухлядки, двери каюты и шкафа слегка приоткрытыми
- Отмойте все внутренние части, включая пространства под пайолами.
- Ковры и подушки желательно хранить в сухом теплом помещении. Если это невозможно, позаботьтесь о том, чтобы подушки были сухие и хранились на боку. Снимите ковры.
- Тщательно проверьте качество вентиляции на судне.
- Если аккумуляторы будут храниться на борту, зарядите их до полного заряда. В противном случае, их емкость может уменьшиться, а в худшем случае они замерзнут и растрескаются. Всегда отсоединяйте аккумуляторы от кабелей во избежание окисления.

ENNEN VESILLELASKUA

- Poistakaa pressu hyvissä ajoin ennen vesillelaskua.
- Peskää runko tavallisella shampoolla ja pehmeällä harjalla. Huom! Shampoo ei saa sisältää klooria.
- Vahatkaa runko tarvittaessa, käyttäkää tavallista venevahaa.
- Jos runkoon on tullut vähäisiä naarmuja tai jos gelcoat-pinnoitteessa on himmentymiä, himmenneet pinnat voidaan käsitellä paksummalla vahalla ennen kiillotusta.
- Maalatkaa pohja pohjamaalilla.
- Jos akut on poistettu, pankaa ne takaisin ja mitatkaa kennojen nestetaso. Mitatkaa akkujen kunto.
- Tarkastakaa kaikki kaapelit, kiristimet, moottorin kiinnike ja muut kiinnikkeet.
- Tarkastakaa ohjaus ennen vesillelaskua.
- Tarkastakaa mittaristo.
- Sulkekaa kaikki veden ja moottorijärjestelmän tyhjennystulpat.
- Tarkastakaa, että merivesijäähdytyksen pohjaventtiilit on avattu.
- Tarkastakaa kaikki putket, letkut ja hanat.
- Kirjatkaa mahdolliset pakkasvauriot.

ПЕРЕД СПУСКОМ НА ВОДУ

- Заблаговременно снимите брезент.
- Отмойте корпус обычным яхтенным шампунем и мягкой щеткой. ВНИМАНИЕ! Шампунь не должен содержать хлорина.
- Если потребуется, отполируйте корпус. Используйте обычный яхтенный воск.
- Если имеются мелкие царапины или поверхность гелькоута где-либо стала матовой, это можно исправить с помощью полировочной мастики.
- Покрасьте днище „необрастайкой“.
- Если аккумуляторы хранились отдельно, установите и подключите их. Проверьте уровень электролита и заряд батарей.
- Проверьте все кабели, хомуты, кронштейны двигателей и прочие крепления.
- Проверьте рулевое управление перед спуском на воду.
- Проверьте приборы.
- Задрайте пробки всех дренажных систем.
- Проверьте, что кингстоны системы охлаждения двигателей открыты.
- Проверьте все шланги, трубы и клапаны.
- Убедитесь в отсутствии повреждений, вызванных низкими температурами.

NOSTO JA KULJETUS

NOSTO

Käytä aina hyvämaineinen Telakka vetämiseen pois sinun Ryds. Varmista myös, että yhtiöllä on riittävä vakuutus, ja kolmannen osapuolen vastuuvakuutukseen.

Kun liinat on kiinnitetty nosturin nostokoukkuun, ne on varmistettava köysillä veneen keulassa ja perässä oleviin kiinnikkeisiin nostoliinojen liukumisen estämiseksi.

TÄRKEÄÄ! Nostopuomin leveyden on oltava sama kuin veneen leveys.

HUOM

Noudattakaa aina erittäin suurta varovaisuutta venettä nostettaessa. Huomioikaa lokianturin sijainti niin, ettei se vaurioidu. Estäkää veneen kylkien vaurioituminen suojaamalla ne hyvin. Nostoliinojen sijaintia on tarvittaessa säädettävä veneen kuormituksen mukaan.

KULJETUS

Antakaa veneen maakuljetus aina valtuutetun yrityksen hoidettavaksi. Varmistakaa, että yrityksellä on vaadittavat vakuutukset mahdollisten vahinkojen varalta.

ПОДЪЕМ И ТРАНСПОРТИРОВКА

ПОДЪЕМ

Всегда используйте авторитетными верфи таскать ваши Ryds. Также убедитесь, что компания имеет адекватного страхового возмещения и третьей стороне крышки.

Когда стропы будут подцеплены к грузовому крюку крана, их следует принайтовить кнехтами спереди и сзади, чтобы избежать сползания строп по бортам.

ВНИМАНИЕ! Грузовая траверса должна быть ровно такой же ширины, что и лодка.

ВНИМАНИЕ

При подъеме всегда будьте очень внимательны, находясь вблизи лодки. Отметьте положение датчиков эхолота и лага, чтобы не повредить их. Защитите борта, чтобы не допустить потертостей или других повреждений корпуса. Положение строп, возможно, придется подправить, в зависимости от загрузки судна.

ТРАНСПОРТИРОВКА

Всегда пользуйтесь услугами компаний, имеющих опыт перевозки яхт. Убедитесь в том, что компания имеет полное страховое покрытие.

GRATULERAR 1
INTRODUKTION 5
SYMBOLER 6
CE-KATEGORI 7
IDENTIFIKATION 8
TILLVERKARSKYLT OCH DNV-CERTIFIERINGSSKYLT 9
LAYOUT 11
TEKNISKA DATA 12
FÖRSÄKRAN OM ÖVERENSSTÄMMELSE 15
ELSYSTEM 21
LÄNSPUMPSYSTEM 25
BRANDBEKÄMPNING OCH BRÄNSLESYSTEM 27
DÄCKS- OCH SÄKERHETSUTRUSTNING 30
STYRSYSTEM 31
MILJÖ 32
STARTA MOTORN 33
INNAN NI KASTAR LOSS 34
LÄMNA BRYGGA 35
LÄTTA ANKAR (BOG) 36
KÖRA BÅTEN 36
GÅNG I GROV SJÖ 39
MANÖVRERA I TRÅNGA LÄGEN 40
LÄGGA TILL 41
ANKRA UPP 42
AVSLUTAD KÖRNING 43
LÖPANDE UNDERHÅLL 43
KAPELL 45
VID FROSTRISK 46
ÅTGÄRDER INFÖR VINTERFÖRVARING 46
INFÖR SJÖSÄTTNINGEN 47
LYFT OCH TRANSPORT 48

CONGRATULATIONS 1
INTRODUCTION 5
SYMBOLS 6
CE-CATEGORY 7
IDENTIFICATION 8
MANUFACTURER´S PLATE AND DNV CERTIFICATION PLATE 9
LAYOUT 11
TECHNICAL DATA 12
DECLARATION OF CONFORMITY 15
ELECTRICAL SYSTEM 21
BILGE PUMP SYSTEM 25
FIRE CONTROL AND FUELSYSTEM 27
DECK AND SECURITY EQUIPMENT 30
STEERING SYSTEM 31
THE ENVIRONMENT 32
STARTING THE ENGINE 33
BEFORE LEAVING HARBOUR 34
CAST OFF 35
WEIGH BOW ANCHOR 36
RUNNING THE BOAT 36
ROUGH SEAS 39
MANOEUVRING IN NARROW CHANNELS 40
DOCKING 41
ANCHORING 42
AFTER RUNNING THE ENGINE(S) 43
REGULAR MAINTENANCE 43
HOOD 45
RISK OF FREEZING 46
ACTION FOR WINTER STORAGE 46
BEFORE LAUNCHING 47
LIFTING AND TRAILING 48

GLÜCKWUNSCH 1
EINFÜHRUNG 5
SYMBOLE 6
CE-KATEGORIE 7
KENNZEICHEN 8
HERSTELLERPLAKETTE UND DNV ZERTIFIZIERUNGSPLAKETTE 9
ALLGEMEINE ANORDNUNGEN 11
TECHNISCHE DATEN 12
KONFORMITÄTSERKLÄRUNG 15
ELEKTRISCHES SYSTEM 21
LENZPUMPENSYSTEM 25
BRANDBEKÄMPFUNG UND KRAFTSTOFFSYSTEM 27
DECKS- UND SICHERHEITSAUSRÜSTUNG 30
STEUERUNGSSYSTEM 31
UMWELT 32
DEN MOTOR STARTEN 33
BEVOR HAFEN VERLASSEN WIRD 34
AUSLAUFEN 35
BUG ANKER LICHTEN 36
BETRIEB DES BOOTES 36
FAHREN BEI SCHWEREM SEEGANG 39
MANÖVRIEREN AUF ENGEM RAUM 40
ANLEGEN 41
ANKERN 42
NACH BEENDETER AUSFAHRT 43
WARTUNG 43
PLANE 45
WENN FROSTGEFAHR BESTEHT 46
MAßNAHMEN FÜR DIE EINWINTERUNG 46
VOR DEM ZUWASSERLASSEN 47
HEBUNG UND LANDTRANSPORTE 48

ONNITTELUT 50
JOHDANTO 54
SYMBOLI 55
CE-KATEGORIA 56
TUNNISTAMINEN 57
VALMISTAJAN KILPI JA DNV-SERTIFIOINTIKILPI 58
YLEISJÄRJESTELY 60
HUVIVENEEN TIEDOT 61
VAATIMUSTENMUKAISUUDEN VAKUUTUS 64
SÄHKÖJÄRJESTELMÄ 66
PILSSIPUMPPUJÄRJESTELMÄ 70
POLTTOAINE JA PALONTORJUNTA-TELMÄ 72
KANSI- JA TURVAVARUSTEET 76
OHJAUSJÄRJESTELMÄ 77
YMPÄRISTÖ 78
MOOTTORIN KÄYNNISTYS 80
ENNEN KUIN NOSTATTE ANKKURIN 81
SATAMASTA POISTUMINEN 82
ANKKURIN NOSTO (KEULA) 83
VENEEN AJAMINEN 83
AJAMINEN KOVASSA MERENKÄYNNISSÄ 86
OHJAAMINEN AHTAISSA TILOISSA 87
TELAKOINTI 87
ENNEN ANKKUROINTIA 89
AJON JÄLKEEN 89
KUNNOSSAPITO 89
KUOMU 91
JÄÄTYMISVAARAN UHATESSA 92
TOIMENPITEET ENNEN TALVISÄILYTYSTÄ 92
ENNEN VESILLELASKUA 93
NOSTO JA KULJETUS 94

ПОЗДРАВЛЕНИЯ 50
ВВЕДЕНИЕ 54
СИМВОЛЫ 55
CE КАТЕГОРИИ 56
ИДЕНТИФИКАЦИЯ 57
ШИЛЬДИК ПРОИЗВОДИТЕЛЯ И ШИЛЬДИК СЕРТИФИКАЦИИ DNV 58
ВНЕШНИЙ ВИД 60
ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ 61
ДЕКЛАРАЦИЯ СООТВЕТСТВИЯ 64
ЭЛЕКТРОСИСТЕМА 66
СИСТЕМА ДРЕНАЖА ТРЮМА 70
ПОЖАРОТУШЕНИЕ И ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМЫ 72
ПАЛУБА И ОГРАЖДЕНИЯ 76
СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ 77
ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА 78
ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЯ 80
ПЕРЕД ВЫХОДОМ В МОРЕ 81
ОТХОД ОТ ПРИЧАЛА 82
ВЫБОРКА НОСОВОГО ЯКОРЯ 83
УПРАВЛЕНИЕ СУДНОМ 83
УМЕРЕННОЕ ВОЛНЕНИЕ 86
МАНЕВРИРОВАНИЕ В УЗКОСТЯХ 87
ПРИЧАЛИВАНИЕ 87
ПОСТАНОВКА НА ЯКОРЬ 89
ОСТАНОВКА ДВИГАТЕЛЯ(ЕЙ) 89
РЕГУЛЯРНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ 89
ЧЕХОЛ 91
РИСК ЗАМЕРЗАНИЯ 92
ДЕЙСТВИЯ ПО ЗИМНЕМУ ХРАНЕНИЮ 92
ПЕРЕД СПУСКОМ НА ВОДУ 93
ПОДЪЕМ И ТРАНСПОРТИРОВКА 94